

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages de to følgende sager på dagsordenen, nemlig:

*Anden behandling af forslag til lov om nautiske eksaminer m. m.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 695, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1217).

Der var stillet 6 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

„Skibets størrelse i tons

Over 400, men ikke over.....	500
— 500, — — — .....	1 000
— 1 000, — — — .....	1 500
— 1 500, — — — .....	2 000
— 2 000, — — — .....	2 500
— 2 500, — — — .....	3 500
— 3 500, — — — .....	5 000
— 5 000, — — — .....	6 500
— 6 500, — — — .....	8 000
— 8 000, — — — .....	9 500

3) Stk. 7 udgår.

Til § 8.

4) I stk. 1 udgår ordene „over 500 tons og“.

5) Bemandsingsskalaen for c. Motorskibe affattes således:

„Motorens HK	Antal motormænd
Over 500, men ikke over 1 000	1
— 1 000, — — — 2 000	2
— 2 000, — — — 4 000	3
— 4 000, — — — 6 000	5
— 6 000, — — — 10 000	6
— 10 000, — — — 14 000	7

For skibe over 14 000 HK fastsætter ministeren bemandsingen i samråd med Søfartens Fællesråd.“

*Anden behandling af forslag til lov om skibes bemandsning.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 695, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1217).

Der var stillet 9 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet følgende ændringsforslag:

Af *Lynnerup Nielsen, Alfred Jensen og Aksel Larsen:*

Til § 2.

1) Til punkt 4 føjes: „Shelterdækbyggede skibe måles efter lukkede shelterdæk.“

Til § 7.

2) I stk. 1 affattes bemandsingsskalaen således:

Ma-troser.	Letma-troser	Ung-mænd	Dæks-drenge	I alt
1	1	1	1	4
2	2	2	0	6
3	2	1	0	6
3	2	1	1	7
5	1	1	1	8
6	1	1	1	9
7	1	1	1	10
7	1	2	1	11
9	1	1	1	12
9	2	1	1	13.“

Til § 39.

6) Til paragraffen føjes som nyt stykke:

„Stk. 2. Skibsføreren er pligtig at påse, at påmønstrede opfylder de kvalifikationskrav, som nedfældes i denne lovs bestemmelser. Dersom skibsføreren nødvendigvis må antage en ukvalificeret, skal udskiftning med kvalificeret sømand snarest finde sted.“

Til § 40.

7) I stk. 1 efter 2. punktum indsættes: „Dispensation kan kun gives i ganske særlige og tvingende tilfælde.“

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

**Udvalgets ordfører (Peter Nielsen):** Ændringsforslagene til forslaget til lov om skibsmaskinmestre er ikke af væsentlig karakter. De fastslår blot tidspunktet for lovens ikrafttræden, og at tilskuddene til uddannelsen bliver de samme som gældende for de forskellige teknika.

Man har fra færøsk side været betænkelig ved så omfattende krav til den, der skal betjene en maskine på et færøsk skib. Da færingerne imidlertid selv kan fastsætte regler for udmønstring på deres skibe, er disse betænkeligheder dog ikke mere til stede.

Der er fra såvel dansk som færøsk side ønsker om ensartet uddannelse, således at færinger kan udmønstre som maskinmestre i danske skibe. Derfor er udvalget blevet enigt om, at ændringer ikke er ønskelige eller påkrævede.

Ændringsforslagene til lovforslaget om nautiske eksaminer er hovedsagelig en følge af de udvidede beføjelser, som ændringsforslagene til lovforslaget om skibes bemanning giver. Når visse eksaminer giver større beføjelser, er det nødvendigt at skærpe eksamenskravene. Denne skærpelse vil dog næppe betyde længere læsetid eller andre ulemper, idet man f. eks. for sætteskipperes vedkommende blot optager faget sømandskab.

Lovforslaget omfatter også uddannelse af fiskeskippere, hvorfor udvalget har fundet det rimeligt, at fiskerne også er repræsenteret i uddannelsesrådet.

Den overvejende del af navigationslejerne er medlemmer af Sømandenes Forbund, hvorfor det også er rimeligt, at dette forbund er repræsenteret i uddannelsesrådet; det er analogt med, hvad tilfældet er for andre skolestyrelser. Udvalget stiller derfor forslag om, at uddannelsesrådet udvides fra 8 til 10 medlemmer, således at fiskerne og sømændene også bliver repræsenteret.

Lovforslaget om skibes bemanning giver sætteskipperne ret til at føre skibe på indtil 500 tons. I fart uden for indskrænket fart — i nordeuropæisk område — skal det dog være sætteskipperne af 1. grad. Ændringsforslagene i betænkningen tydeliggør dette, samt at nuværende sætteskipperne opnår den samme ret uden at skulle tage ny eksamen.

Endvidere får personer med duelighedsbevis i motorpasning udvidede beføjelser, idet grænsen her hæves fra 250 til 300 HK.

I samme forbindelse må nævnes, at ændringsforslag nr. 6 giver fiskere ret til at betjene motorer op til 500 HK under visse forudsætninger. Hermed imødekommes et ønske fra fiskeriorganisationerne.

Hensigten med de udvidede beføjelser navnlig for sætteskipperne har været at nærme de danske bestemmelser til bl. a. de øvrige nordiske landes samt til Tysklands og Hollands. Eksaminer og øvrige forhold kan dog ikke helt sammenlignes; men med de foreliggende ændringsforslag og lovforslagene som helhed har man nu nærmet de danske bestemmelser så meget som overhovedet muligt til de øvrige landes.

Udvalget har dog ikke ment at kunne stille ændringsforslag om sætteskipperes adgang til at føre passagerskibe på over 100 registertons i kystfart og indskrænket fart. En lovbestemmelse herom vil være vel rigoristisk, idet disse fartområder er et vidt begreb. Udvalget vil dog mene, at en sådan tilladelse i mange tilfælde bør gives, når det drejer sig om erfarne søfolk og om strækninger, hvor en egentlig navigationsuddannelse ikke skulle være påkrævet. Handelsministeren har over for udvalget givet tilsagn om at ville udnytte lovens muligheder for at give sådanne dispensationer, hvor sikkerhedsmæssige grunde ikke taler derimod.

Det væsentligste ændringsforslag er ændringsforslag nr. 4 til forslag til lov om skibes bemanning. Vedtagelsen af dette ændringsforslag vil betyde, at man helt afstår fra kravet om skoleskibssejlad for vorde navigatører — et krav, som intet andet land stiller. Dette krav har unødigt hindret mange sømænd i at blive styrmænd. Da Danmark har mangel på navigatører, er udvalget enigt med ministeren i, at man bør fjerne denne unødvendige bestemmelse. Man har dog ikke hermed villet frakende skoleskibene betydning for sømandsuddannelsen, men blot ment, at en sådan obligatorisk skoleskibssejlad for vorde navigatører er unødvendig og samtidig i høj grad irriterende for voksne sømænd.

Udvalget ser imidlertid gerne fortsat vore skoleskibe på søen og er af den mening, at ungdommen stadig vil søge dem, selv om det nu bliver frivilligt. Som et incitament hertil foreslås det derfor, at den krævede sejltid for navigatører kan ned-

[Peter Nielsen.]

sættes med indtil 6 måneder for dem, der har sejlet med skoleskib, idet det dog forudsættes, at sejltiden i disse skoleskibe højst kan tælle dobbelt; hvis man f. eks. har været på et kortere togt på en 6-7 uger, kan det således ikke bevirke, at man får lagt 6 måneder til sin sejltid. Vore skoleskibe har hidtil på en smuk måde vist det danske flag på verdenshavene, og det er derfor udvalgets håb, at dette også må blive muligt under den kommende lovgivning.

Forholdene for maskinmandskabet i skibene har i de senere år ændret sig stærkt, idet de fleste skibe nu enten har oliefyr eller motorer. Begrebet „søfyrbøder“ vil derfor efterhånden forsvinde. Man bliver nu motormand eller smører. Det betinger bedre uddannelse, og Søfyrbødernes Forbund i Danmark har derfor givet udtryk for det berettigede ønske, at dets medlemmer — i lighed med dæksbesætninger — får en vis uddannelse. Dette ønske er støttet af Maskinmestrenes Forening.

Ændringsforslag nr. 5 til lovforslaget om skibes bemanning tilsigter en sådan obligatorisk uddannelse. Det er dog værd at understrege, at for de nuværende maskinbesætninger vil man ikke fordre en sådan skolegang; den vil kun blive krævet ved første udmønstring.

Udvalget har nøje gennemgået bemandingsreglerne, herunder aspiranternes adgang til at erstatte den egentlige besætning. Udvalget har nu i 2 år væsentligt beskæftiget sig med dette spørgsmål. I det tidligere lovforslag var det bestemt, at aspiranter helt skulle udgå af bemandingsreglerne. Det har imidlertid ikke været muligt at skabe flertal herfor, men § 7, stk. 7, har nu ved ændringsforslag nr. 3 fået en affattelse, der vil betyde, at aspiranter ikke mere kan bruges til udhuling af bemandingsreglerne.

Udvalget har endvidere drøftet begrebet „lukkede shelterdæk“. Hvorvel der inden for et mindretal har været stemning for, at dette begreb helt skulle udgå, således at skibe altid skal bemannes efter deres egentlige størrelse, må man erkende, at forslaget her byder på så store forbedringer, at det foreløbig må være acceptabelt. Hvis åbne shelterdækkere nu vil sejle som lukkede, skal besætningen kompletteres. Denne regel

kan måske virke noget upraktisk, men et flertal i udvalget fastholder den. Det må så blive skibstilsynets opgave at påse, at de nye bestemmelser overholdes, og det må bl. a. betyde, at mellemdækkene på et skib skal være tilbørligt skalkede, for at det skal kunne udklarere som åben shelterdækker.

Lovforslagene med de i betænkningen foreslåede ændringer anses vel ikke af os alle for at være en ideel søfartslovgivning, men de indeholder mange forbedringer i forhold til de nugældende love, og det er uden betænkelighed, at jeg anbefaler dem.

Dernæst vil jeg gerne på mit partis vegne fremsætte nogle enkelte bemærkninger. Som jeg gav udtryk for ved disse lovforslags første behandling, er mit parti ikke tilhænger af en aspirantordning. Vi er fortsat af den mening, at det sundeste og bedste princip er, at befalingsmænd inden for koffardifarten rekrutteres fra de almindelige sømænds rækker. Det er fastslået inden for anden lovgivning, bl. a. i forsvarsordningen, at man skal tjene sig op fra den laveste grad til den højeste. Der er et gammelt ord, der siger, at man skal lyde, før man kan hyde; men det har ikke været muligt at få dette princip knæsat i vor søfartslovgivning. Jeg beklager dette ikke alene af hensyn til den menige sømand, men også af hensyn til dansk søfarts høje stade.

Da lovforslagene blev fremsat i 1956, var aspirantbestemmelserne da også strøget, men det viste sig umuligt at skabe flertal herfor i udvalget og dermed også i det høje folketing. Det samme har gjort sig gældende under behandlingen af disse lovforslag. Spørgsmålet er derfor ikke, om vi skal lade aspirantbestemmelserne udgå — som et kommunistisk ændringsforslag giver udtryk for — men om vi skal tage de forbedringer, som disse lovforslag indeholder, eller fortsætte under de gamle love. Forbedringerne er imidlertid væsentlige. Hovedsagen er, at der gives den voksne sømand mulighed for at blive befalingsmand — og denne mulighed rummer den nu foreslåede lovgivning. Den væsentlige hindring: sejl-skibstiden, er fjernet, og sømændene får selv medbestemmelsesret med hensyn til uddannelsesformen. Det er mit håb, at det vil betyde, at vi nu kan rekruttere vore koffardiofficerer fra de menige sømænds

[Peter Nielsen.]

rækker, og at aspirantordningen derfor vil overflødiggøre sig selv. Den koster skibsrhederne mange penge, og når man opdager, at man kan få kvalificerede skibsofficerer på naturlig måde, vil man sikkert opgive denne unaturlige ordning. Der er nu sat en stopper for adgangen til at udhule bemandingsreglerne, idet aspirantparagraffen er yderligere skræppet, så misbrug ikke kan finde sted. Vi havde dog gerne set en bedre bemandingsskala for såvel dæks- som maskinbesætning, men det har været ugørligt.

De kommunistiske ændringsforslag er vel nærmest stillet af agitatoriske grunde; man ved jo, det er umuligt at få dem gennemført, idet man er klar over, hvordan flertallet her i folketinget er indstillet. Vi vil derfor ikke være med til denne form for letfærdig agitation og derved risikere at miste de mange forbedringer, lovforslagene indeholder. Jeg skal derfor anbefale at stemme imod de ændringsforslag, der er stillet uden for betænkningen. Om et enkelt af dem — det drejer sig om ændringsforslag uden for betænkningen nr. 1 — må jeg sige, at det er fuldkommen uforståeligt. Man foreslår dér, at shelterdækbyggede skibe skal måles efter lukkede shelterdæk. Man har antagelig ment, at shelterdækbyggede skibe måles som lukkede shelterdæk. Det er en bestemmelse, der hører ind under reglerne om skibes måling, og det, man fra kommunistisk side har ment, er vel, at åbne shelterdækskibe skulle bemandedes som lukkede shelterdækskibe.

Det har vi diskuteret i udvalget i nu to år og har altså fået den indrømmelse, at et skib altid skal bemandedes efter, hvordan målebrevet er. Sejler et skib skiftevis som åbent og lukket, skal det, når det overgår til at sejle som lukket, bemandedes som lukket. Det gælder for dette ændringsforslag som for de øvrige af kommunisterne stillede ændringsforslag, at de er fuldstændig urealistiske.

Jeg vil gerne opsummere, at vi nu har fået følgende forbedringer: sømanden får nemmere adgang til at blive styrmand; misbrug af aspirantbestemmelsen bliver standset; bemandingen af de åbne shelterdækbyggede skibe kommer under bedre kontrol; maskinpersonellet standard bliver hævet i overensstemmelse med søfyrbødernes ønske;

en sætteskippereksamen, der er forholdsvis nem at erhverve for en sømand, får større betydning, og vi får endelig chance for at overflødiggøre aspirantordningen.

Det, vi her gennemfører, er ikke idealet af en sømandslovgivning, men de mange forbedringer gør, at jeg roligt tør anbefale disse lovforslag. Der kan måske fra uansvarligt hold drives agitation mod dem; et spædt forsøg har jo været gjort ved omdeling af løbesedler på skibene. Jeg kender nu imidlertid sømændene så godt, at jeg ved, de med deres aldrig svigtende realitetssans vil kunne bedømme den slags. De vil studere de nye love og anerkende de fremskridt, der er opnået gennem de to års udvalgsarbejde.

Jeg skal anbefale de af ministeren stillede og af udvalget tiltrådte ændringsforslag og det af udvalget stillede og af ministeren tiltrådte ændringsforslag. Vi vil ikke være med i den kommunistiske agitationsparade. Den er urealistisk og kan kun tjene til at ødelægge de forbedringer, vi nu gennem to års udvalgsarbejde har opnået. Jeg anbefaler derfor at stemme imod ændringsforslagene uden for betænkningen.

**Lynnerup Nielsen:** Allerede ved første behandling af de tre lovforslag, der nu er til anden behandling, gav jeg udtryk for en række af de synspunkter, som mit parti måtte have med hensyn til lovforslagene. Nu er udvalgsarbejdet tilendebragt, og de ændringsforslag, udvalget har kunnet enes om, foreligger. Der er ingen opdeling i mindretal eller flertal, men de ændringer, som betænkningen indeholder til de enkelte paragraffer, ændrer efter mit skøn kun meget lidt ved lovforslagene i de afgørende spørgsmål, hvorom der har stået strid. Jeg har derfor på mit partis vegne stillet i alt 7 ændringsforslag til forslag til lov om skibes bemanding og skal her kort begrunde dem.

Under ændringsforslag nr. 1 til § 2 foreslår vi til punkt 4 føjet en bestemmelse om, at shelterdækbyggede skibe måles efter lukkede shelterdæk. Det er jo et spørgsmål, der igennem mange år har stået megen strid om. Vi kan heller ikke se rettere, end at det meget vigtige spørgsmål om shelterdækstypen stadig står uløst, og det kan ikke være rigtigt, at skibe, der snart sejler med åbne og snart med lukkede shelterdæk, undgår bemandingsreglerne, selv om den

**[Lynnerup Nielsen.]**

sparede hyre går til det ombordværende mandskab. Her er der først og fremmest tale om sikkerheden til søs, og dernæst er der jo et beskæftigelses spørgsmål, der er så meget mere betydningsfuldt, som der gennem årene har været en betydelig ledighed blandt sømændene. Et skibs målebrev bør da også angive hele skibets lasteevne, og bemanningen må naturligvis stå i forhold hertil efter den skala, som bemandingsreglerne nu engang fastsætter. Der ville jo ikke være noget hold i et målebrev, hvis det snart kan sige ét og snart noget andet.

Med ændringsforslag nr. 2 til § 7 har vi foreslået en anden bemanningsskala for skibe med en lasteevne på over 2 000 t, således at matroserne på sådanne skibe tilgodeses med 1 mand mere inden for de i skalaen nævnte intervaller. Når vi har stillet dette ændringsforslag, skyldes det simpelt hen, at de i lovforslaget værende bemandingsregler er dårlige. De er på ingen måde ajourført med det, som er gældende, og som er opnået gennem aftaler mellem Sømandenes Forbund og rederne. Vort ændringsforslag gælder som sagt alle skibe af en størrelsesorden på over 2 000 t. Det kan dog vist ikke være rigtigt at vedtage en bemanningsskala, som praksis helt er løbet fra, således at skalaen i virkeligheden i dag er en helt anden.

Jeg hørte nok nys, at det ærede medlem hr. Peter Nielsen sagde, at de af mig og mit parti stillede ændringsforslag var fantastiske, urealisable, urealistiske, og jeg ved ikke hvad. Forholdet er i virkeligheden det, at den ændring, vi her har foreslået af bemanningsskalaen, fuldt og helt følger det, der er opnået overenskomstmæssige aftaler om. Det synes mig noget mærkeligt, at vort ændringsforslag skal kaldes urealistisk, når det i virkeligheden dækker det, der i øjeblikket praktiseres, medens den lovgivning, der nu må formodes at blive vedtaget, faktisk medfører en bemandingsordning, der er ringere, end hvad der i dag burde gennemføres. Vort ændringsforslag følger helt og

fuldt de bemandingsregler, som er blevet praktiseret i ikke mindre end 6 år. Der kan altså ikke være tale om noget overbud; vi kommunister ønsker i dette spørgsmål at følge det, der er opnået enighed om mellem rederne på den ene side og Sømandenes Forbund på den anden.

I ændringsforslag nr. 3 stiller vi forslag om, at stk. 7 i § 7 skal udgå. Det er jo en bestemmelse, der har stået megen strid om; den drejer sig om den såkaldte aspirantordning. Vi kommunister kan ikke se rettere, end at rederens ønske i dette spørgsmål opfyldes helt og fuldt, såfremt aspirantordningen bibeholdes. Med denne bestemmelse i loven elimineres de forhåbninger, som det menige mandskab har næret til, at der nu gennem lovgivningen blev rådet bod på en ordning, som i sandhed kan siges at have været forhadet. Resultatet af denne aspirantordning vil meget let blive en ny officerskaste, og at vejen til skibene i mange tilfælde vil gå via rederens køkkentrappe. Hvad en fortsættelse af denne ordning kan medføre af chikanerier o. lign. på et skib, der jo er en arbejdsplads, kan ikke være ukendt for den, der kender de uskrevne love på en arbejdsplads. Her vil det ikke blive rederen, der rammes; ham kan det være så revnende ligegyldigt. Nej, denne irrationelle ordning vil først og fremmest gå ud over mandskabet og de unge mennesker, der vælger aspirantvejen.

Da vi i det hele taget anser aspirantordningen for en ordning, der også fremover vil indebære kimen til uro, strid og dårlige arbejdsforhold om bord i skibene, anbefaler vi altså, at stk. 7 i § 7 helt udgår. Det vil være at imødekomme et ønske, som sømændene har kunnet forvente opfyldt, så meget mere som aspirantordningen helt var udeladt i det af den tidligere handelsminister i 1956 fremsatte lovforslag.

Ifølge vort ændringsforslag nr. 4 til § 8, stk. 1, udgår ordene „over 500 tons og“. Vi kan ikke se rettere, end at der for fyrbødernes vedkommende udelukkende bør bemandedes efter de hestekræfter, som skibet

## [Lynnerup Nielsen.]

nu engang har, og ikke både efter hestekræfter og efter tons, hvilket for øvrigt heller ikke sker i bemandingsbestemmelserne for maskinofficerernes vedkommende. Vi mener som sagt, at det er maskinernes hestekræfter, der danner det rigtige bemandingsgrundlag for søfrybøderne.

Ved ændringsforslag nr. 5 til § 8, stk. 1 c, har vi stillet forslag om, at bemandingskalaen for motorskibe udvides fra de nuværende 4 000 HK til 14 000 HK, og at ministeren for skibe på over 14 000 HK fastsætter bemanningen i samråd med Søfartens Fællesråd. Vi kan ikke se rettere, end at med hele den udvikling, handelsflåden gennem årene har gennemgået, er de større skibes antal steget, og der er fremkommet meget store tankbåde, der bliver mere og mere almindelige. Det kan efter vor opfattelse ikke være rigtigt, at der ved en bemandingsordning for motor-mænd sluttes af ved 4 000 HK, når masser af skibe har hestekræfter, der langt overstiger denne grænse.

Med vort ændringsforslag nr. 6 til § 39 har vi ønsket indført et nyt stk. 2, der går ud på, at det må være skibsførerens pligt at påse, at de påmønstrede opfylder kvalifikationskravene; og dersom skibsføreren nødvendigvis må antage en ukvalificeret, skal udskiftning med kvalificeret sømand snarest finde sted. Når vi har ønsket denne tilføjelse, skyldes det, at der ofte påmønstrer i udlandet og det ikke altid er virkelig uddannede søfolk med de fornødne kvalifikationer; dette mener vi ikke er i overensstemmelse med de sikkerhedsbestemmelser, der ligger til grund for kvalifikationskravene.

Endelig har vi til § 40 stillet ændringsforslag nr. 7, idet vi ønsker, at der i stk. 1 efter 2. punktum indsættes følgende:

„Dispensation kan kun gives i ganske særlige og tvungende tilfælde.“

Når vi har ønsket denne lille tilføjelse, skyldes det simpelt hen, at praksis viser, at dispensationer ganske meningsløst gives uden om Søfartens Fællesråd og nogle gange blot ved telefoniske opringninger.

Må jeg til slut om de ændringsforslag, der er stillet dels af handelsministeren, dels af udvalget, sige, at det stort set er ændringer, vi kan tiltræde. De gør ikke lovforslagene

dårligere som helhed; men siges bør det også, at de synlige forbedringer er meget små. Et plus er det måske, at Dansk Fiskeriforening og Vestjysk Fiskeriforening i fællesskab får en repræsentant i uddannelsesrådet, og at man har strakt sig så langt, at rådet også vil kunne få en repræsentant for Sømændenes Forbund, således at rådet nu har i alt 10 repræsentanter.

De fleste af de foreslåede ændringer er nærmest af redaktionel art, og vi kan derfor stemme for dem. Derimod ønsker vi ikke at stemme for det af handelsministeren stillede ændringsforslag nr. 7 til § 35 i forslag til lov om skibes bemanning, gående ud på, at der ved sejlads med godkendte skoleskibe ved opgørelsen af den samlede fartstid medregnes indtil 6 måneder mere, end den faktiske fartstid har været. Vi mener ikke, der bør beregnes længere fartstid, end der faktisk har været, og vi må derfor anmode den højtærede formand om, at der bliver foretaget afstemning vedrørende dette ændringsforslag, da vi ikke kan gå ind for den foreslåede ændring.

Til slut vil jeg sige, at vi havde ventet mere betydningsfulde ændringer, der ville have imødekommet sømændenes og det menige mandskabs ønsker i større udstrækning, end tilfældet har været, og vi har derfor set os nødsaget til at stille de ændringsforslag, jeg her har omtalt, og vi anbefaler det høje tings medlemmer at stemme for dem.

**Gideon:** Efter at ordføreren for udvalget så udførligt har gennemgået de af den højtærede handelsminister og af udvalget stillede ændringsforslag, har jeg ikke så forfærdelig mange bemærkninger at gøre her ved disse 3 lovforslags anden behandling.

Jeg kan kun hilse med tilfredshed, at det nu endelig er lykkedes os at nå til vejs ende med disse lovforslag. I og for sig havde jeg, som jeg også gav udtryk for ved lovforslagenes første behandling, ventet, at vi kunne afslutte behandlingen temmelig hurtigt, hurtigere end tilfældet har været. Vi havde de samme tre lovforslag til behandling i forrige folketingsår, vi havde en meget udførlig udvalgsbehandling af dem og kunne derfor så udmærket have gennemført disse tre lovforslag i forrige folketingsår.

Der var i virkeligheden kun ét eneste

[Gideon.]

spørgsmål, der skilte os: spørgsmålet om aspirantordningen, den, der nu er medtaget i § 7 i bemandingsloven. Jeg skal ikke ved denne lejlighed genoptage den debat med det ærede medlem hr. Peter Nielsen om dette spørgsmål, som vi førte ved første behandling, men jeg mener, det er en fordel, at vi har fået det med. Jeg gik ind for det ved lovforslagets første behandling og også ved behandlingen i forrige folketingsår; det var som nævnt det eneste spørgsmål, der skilte os. Det store flertal inden for udvalget, bestående af repræsentanterne for det konservative folkeparti, venstre og det radikale venstre, var enigt om, at denne bestemmelse skulle optages i det da foreliggende lovforslag, hvor den ikke fandtes. Det var alene de socialdemokratiske repræsentanter, der modsatte sig det og dermed bevirkede, at de tre lovforslag ikke blev gennemført i forrige folketingsår. Nu lykkes det altså at gennemføre det. Det skyldes naturligvis ikke mindst, at den højtærede handelsminister havde medtaget denne bestemmelse i det nu fremsatte lovforslag. Jeg kan som sagt kun hilse med tilfredshed; at vi har fået denne bestemmelse med. Der sker en lille ændring ved det ændringsforslag, der er stillet, men nogen realitetsændring bliver det jo ikke. Det er kun ét udtryk, der bliver ændret til et andet. „Normalt ikke“ ændres til „kun i undtagelsestilfælde“, og det er vel en smagssag, om man finder, at der er nogen væsentlig forskel på de to udtryk.

Jeg kan ligeledes udtale min tilfredshed med, at det lykkes at få gennemført, at fiskerne får en fast repræsentant i uddannelsesrådet. Det var noget, som også jeg gjorde mig til talsmand for ved lovforslagernes første behandling. Det samme kan jeg sige om udvidelsen af sætteskippernes beføjelser. Den højtærede handelsminister har jo, skal vi sige været lidt svingende med hensyn til dette spørgsmål, men jeg tror, at vi nu får en ordning, der tilfredsstiller alle rimelige ønsker fra sætteskippernes side, uden at det kan siges, at nogens interesser er gået for nær.

Det spørgsmål, som i udvalget har givet anledning til de fleste drøftelser, er spørgsmålet om betimeligheden af i stedet for kravet om en sejlskibsuddannelse at indføre, således som lovforslaget gik ud på, en vis

tids tjeneste i et sejlskoleskib som betingelse for at kunne blive styrmand og i forbindelse dermed problemet om skoleskibet „Danmark“. Allerede under lovforslagernes behandling i forrige folketingsår gav jeg udtryk for det synspunkt, at det vel kunne være et spørgsmål, om man i det hele taget skulle opretholde kravet om sejlskibsuddannelse på den ene eller den anden måde. Det er jo noget, man er gået bort fra i vistnok alle andre lande, og derfor var det et spørgsmål, om det var nødvendigt at opretholde det for vort vedkommende. Det ville jo blandt andet medføre, at skoleskibet „Danmark“, der skulle benyttes til denne uddannelse, ikke kunne foretage sine lange rejser og vise flaget ude på de store have, og vi var mange, der var meget kedede af, hvis det skulle blive tilfældet.

Resultatet af de overvejelser, der er foregået i udvalget, er, som det også er blevet nævnt af den ærede ordfører, blevet, at kravet om sejlads med sejlskoleskib som betingelse for erhvervelse af bevis som styrmand bortfalder. Dermed er ikke sagt, at sejlskibsuddannelsen er uden betydning. Tværtimod har vi i udvalget været enige om at udtale, at man anser den for betydningsfuld for den almene sømandsuddannelse, og dette er også, som det blev nævnt, kommet til udtryk i ændringsforslag nr. 7 til bemandingslovens § 35, hvorefter sejlads med skoleskib ved opgørelsen af den samlede fartstid medregnes med indtil 6 måneder mere end den faktiske fartstid.

Hvorledes det fremtidig vil gå med „Danmark“ står jo endnu i dag hen i det uvisse.

Når vi skulle gøre de tre her foreliggende lovforslag færdige nu — og det var nødvendigt — var det ikke muligt at tage stilling til „Danmark“'s fremtidige anvendelse, og det beklager jeg. For mig personlig vil det være en sorgens dag, hvis skoleskibet „Danmark“ ikke længere skulle vise vort flag ude på de fjerne have. Jeg synes, at vi gør os for små, hvis vi siger, at vi ikke har råd til det. Det er måske den bedste og billigste ambassadør, vi har ude i det fremmede. Men jeg vil håbe, at ikke mindst den offervilje, man har vist fra skibsfartens side, må føre til, at „Danmark“ som et led i uddannelsen af vore fremtidige navigatører må kunne fortsætte sin færd som hidtil.

[Gideon.]

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale at stemme for ministerens og udvalgets ændringsforslag og for de tre her foreliggende lovforslag. Derimod skal jeg anbefale at stemme imod de uden for betænkningen stillede ændringsforslag.

**Baagø:** Jeg kan på mit partis vegne anbefale de af handelsministeren og af udvalget stillede ændringsforslag til vedtagelse. Samtidig skal jeg anbefale, at man stemmer mod de af kommunisterne stillede ændringsforslag.

I denne tid fremsættes der ofte kritik af, at flere lovforslag ikke får den omhyggelige og grundige behandling, som må ønskes. Denne kritik kan imidlertid ikke med nogen som helst ret fremsættes vedrørende de foreliggende lovforslag. Først er der gået et årelangt kommissionsarbejde forud for lovforslagenes fremsættelse første gang i efteråret 1956. Derefter fulgte udvalgsarbejde, indtil folketinget sidste forår blev opløst i anledning af folketingsvalget i maj, og endelig har udvalgsarbejdet i indeværende folketingssamling strakt sig over hele den tid, hvori tinget har arbejdet. Lovforslagene har da også fået en meget grundig behandling.

De lovforslag, der fremkommer, når de nu stillede ændringsforslag er vedtaget, afviger heller ikke så ganske lidt fra de af den tidligere handelsminister i sin tid her i det høje ting fremsatte, dels som følge af at den nuværende handelsministers lovforslag på visse for mit parti afgørende punkter fremtræder i en anden skikkelse end de tidligere fremsatte, dels som følge af de ændringer, der nu i udvalget er opnået enighed om. Vi kan således fra vor side kun være tilfredse med, at lovforslagene nu vil komme til at fremtræde i en form, som efter vor opfattelse skaber rimelige og fornuftige vilkår såvel for søfartens folk som for udøverne af skibsfartserhvervet, rederne, småskipperne og fiskerne.

Samtidig åbner disse love mulighed for en bedre uddannelse af sømænd, mandskab såvel som officerer, og mulighed for, at småskibsfarten får bedre konkurrencemuligheder over for de søfartsnationer, som i kraft af lempeligere krav med hensyn til ud-

dannelse af skibsførere på disse mindre skibe har gjort det vanskeligt for den mindre skibsfart at klare sig.

Den adgang, sætteskipperne nu får til at føre skibe på op til 300 t i nordeuropæisk fart, d. v. s. til England, Irland, Færøerne og Island, og til efter aflæggelse af en væsentlig større eksamen at føre skibe på op til 500 t i samme fart, skal nok blive modtaget med taknemlighed af rederne på disse mindre skibe, og rederne er i de fleste tilfælde også de, der fører skibene. Jeg ved, at sætteskipperne helt er på det rene med, at adgang til at føre større skibe end hidtil er ensbetydende med krav om en større og bedre uddannelse. Således må det naturligvis være.

Vi har fra vor side stedse haft meget tilovers for småskibserhvervet, og vi glæder os over, at det er lykkedes at lette kårerne for dette erhverv på den måde, det sker her.

Hvad sætteskippernes adgang til at føre større passagerskibe i kystfart angår, erklærer vi os tilfredse med den bemærkning i betænkningen, hvori handelsministeren giver tilsagn om at anvende den dispensationsbemyndigelse, lovforslaget indeholder, i så vidt udstrækning, som hensynet til sikkerheden gør det muligt. Udviklingen inden for fiskerierhvervet har nødvendiggjort anvendelse af større skibe og kraftigere motorer. Vi er derfor tilfredse med, at der indføres en bestemmelse om, at brugen af maskiner på indtil 500 HK ikke kræver ansættelse af en særlig motorpasser, hvis motoren er af ganske enkel konstruktion og kan betjenes fra styrehuset af en person med duelighedsbevis i motorpassing.

Aspirantordningen eller ansættelse af styrmandslærlinge om bord i skibene bliver nu lovfæstet, og dermed skulle så forhåbentlig denne kilde til idelige gniderier og vanskeligheder mellem rederne og sømændene være bragt ud af verden, hvilket vi hilser med stor tilfredshed.

Jeg skal ikke i øvrigt nærmere omtale de stillede ændringsforslag. Det har udvalgets ærede ordfører allerede gjort på udtømmende måde. Men der er endnu et spørgsmål, som har optaget en del af udvalgets tid, og som jeg bliver nødt til at gøre nogle bemærkninger om. Det er spørgsmålet om statsskoleskibet „Danmark“ og



[Baagø.]

dets fremtidige anvendelse. Efter at man fra alle sider i udvalget havde opgivet kravet om tvungen skoleskibssejlad som et led i uddannelsen af navigatører, fraskrev udvalget sig i virkeligheden sin indflydelse på skoleskibet „Danmark“'s videre skæbne. Udvalget har blot i betænkningen udtalt, at man lægger vægt på, at denne form for sømandsuddannelse bevares, og man har endvidere formået den højtærede handelsminister til at stille ændringsforslag nr. 7 om, at sejlad med et godkendt skoleskib ved opgørelsen af den samlede fartstid kan medregnes med indtil 6 måneder mere end den med et sådant skoleskib faktisk erhvervede fartstid. Denne præmie, om man kan kalde det sådan, skulle tjene til at tilskynde unge, vordende sømænd til at benytte adgangen til den værdifulde uddannelse, som skoleskibssejladen er. De egenskaber, som er af så afgørende betydning for en duelig og dygtig sømand: disciplin og udholdenhed, mod, snarrådighed og det at kunne se faren i øjnene, opøves og udvikles bedst i de unge år og uden tvivl bedst om bord i et skoleskib som f. eks. „Danmark“.

Hvad „Danmark“ angår, forestår den højtærede handelsminister driften af dette skib i henhold til en særlig lov, lov nr. 79 af 23. marts 1932. Fremtidig vil det blive det i henhold til § 26 i lovforslaget om nautiske eksaminer oprettede uddannelsesråd, der skal forestå driften af skoleskibet „Danmark“ og andre skoleskibe, som staten måtte anskaffe eller leje.

På denne baggrund tror jeg, at mange her i salen og mange ude i befolkningen ville sætte pris på, om den højtærede handelsminister ved forhandlingen her i dag ville fremkomme med en udtalelse om, hvad man agter at gøre med skoleskibet „Danmark“. Efter at Dansk Dampskibsrederiforening har fremsat sit smukke tilbud om at betale ½ mill. kr. årlig i 3 år til skibets drift som skoleskib, synes jeg og hele mit parti, at der må være skabt gode muligheder for, at skoleskibet kan fortsætte, når de nødvendige reparationer er tilendbragt.

Jeg kan som sagt på mit partis vegne anbefale, at man stemmer mod de af kommunisterne stillede ændringsforslag og stemmer for de af handelsministeren og udvalget i forening stillede ændringsforslag.

**Baunsgaard:** Jeg skal på det radikale venstres vegne anbefale at stemme for de af den højtærede handelsminister og af udvalget stillede ændringsforslag, mens jeg må anbefale at stemme mod samtlige de af kommunisterne uden for betænkningen stillede ændringsforslag.

De 3 foreliggende lovforslag har jo i udvalget været genstand for en fra tidligere samlinger fortsat, grundig behandling af de mange tekniske detaljer, som disse lovforslag indeholder. Det har været en hovedopgave for udvalget at foretage den nødvendige afvejning i denne lovgivning af hensynet til sikkerhedskravet og hensynet til dansk skibsfarts konkurrence med andre nationers søfart; det gælder ikke mindst det afsnit, hvor der er tale om fastsættelsen af størrelsen af de skibe, som sætteskipperer har adgang til at føre. Jeg skal ikke lægge skjul på, at det er med nogen betænkelighed, jeg i udvalget er gået med til den betydelige forhøjelse af grænsen for størrelsen af sætteskipperes skibe, der har fundet sted. Man er herved kommet ud over den egentlige småskibsfart; men der har været en overvejende stemning i udvalget for det, og der har af forskellige deputationer været lagt betydelig vægt på, at man af konkurrencemæssige grunde fik foretaget denne udvidelse. Jeg sætter så min lid til, at når kravene for den udvidede sætteskippereksamen til sin tid skal stilles, vil der blive taget de fornødne saglige hensyn til de krav, der må stilles, når en sætteskipper skal kunne føre skibe op til 500 t, både hvad angår stabilitetsberegning, forståelse af nødsignaler, sprogkundskaber og meget andet. Jeg forventer, at man til sin tid ved denne udvidede sætteskippereksamen vil tage alle disse nødvendige hensyn.

Der har ligeledes i udvalget med hensyn til størrelsen af motoren i de danske fiskerkuttere været foretaget en afvejning af sikkerhedshensynet og hensynet til danske fiskerkutters effektivitet, og udvalget har imødekommet et ønske fra de danske fiskere om at måtte betjene motorer indtil 500 HK fra styrehuset. Jeg tror, det er rigtigt, at dette er sket; jeg anser det for et væsentligt bidrag til, at danske fiskere mere effektivt end før kan gå ind i konkurrencen med de større fiskerkuttere, som den moderne tid kræver.

**[Baunsgaard.]**

Da der af kommunisterne er stillet ændringsforslag om at udtage den såkaldte aspirantordning af lovforslaget om skibes bemanning, vil jeg gerne ligesom udvalgets ærede ordfører understrege, at det er et problem, der har været genstand for grundig behandling og megen debat i udvalget. Socialdemokratiet forsøgte efter bedste evne at få os andre i udvalget til at slette denne paragraf. Det har vi ikke villet; vi har ikke villet være med til lovmæssigt at slå fast, at der aldrig skulle gøres undtagelser.

Men jeg mener ligesom den ærede ordfører, at når det i ændringsforslag nr. 3 så tydeligt er understreget, at aspiranter kun i undtagelsestilfælde må medregnes til dæksmandskabet, er det kommunistiske ændringsforslag overflødigt, og jeg må derfor anbefale, at man stemmer mod det.

Jeg vil gerne til sidst sige, at udvalget har haft tunge overvejelser med hensyn til, hvorvidt man skulle gå til at slette kravet om den obligatoriske skoleskibssejlad. Det har man gjort, og jeg finder, det er rigtigt, men jeg mener også, det er rigtigt, som udvalget har gjort det, samtidig kraftigt at understrege, at man fra udvalgets side lægger vægt på sejlskibuddannelsen, og at der er givet mulighed for, at denne kan tælle med indtil 6 måneder mere i sejlskibstiden; dog er det måske nok nødvendigt, ligesom også den ærede ordfører gjorde, at understrege, at den dog aldrig efter udvalgets mening bør kunne tælle med mere end det dobbelte af den tid, man har sejlet.

Jeg vil gerne med disse bemærkninger anbefale de af den højtærede handelsminister og af udvalget stillede ændringsforslag og anbefale at stemme mod de kommunistiske ændringsforslag.

**Niels Andersen:** På retsforbundets vegne skal jeg anbefale at stemme for de ændringsforslag, der er stillet af handelsministeren og af udvalget, og anbefale at stemme mod de ændringsforslag, der er stillet af det kommunistiske parti.

Efter et årelangt kommissionsarbejde vedrørende disse lovforslag og et udvalgsarbejde, der har strakt sig over omtrent lige så lang tid, er det med glæde, jeg kan anbefale lovforslagenes vedtagelse, og jeg

håber, lovene må blive til glæde for skibsfarten som helhed.

**Handelsministeren (Philip):** Jeg føler trang til at slutte mig til den glæde, som det ærede medlem hr. Niels Andersen netop gav udtryk for. Det er rigtigt, at vi nu står over for afslutningen af et meget langt arbejde, først i en kommission, der sad i flere år, og derefter flere års arbejde i et udvalg nedsat af det høje ting. Den glæde, der her kommer til orde, kan vistnok siges at deles ikke blot af det høje tings medlemmer, men også af alle søens folk. Det har været karakteristisk for det sidste års tid, at jeg gang på gang fra søens forskellige organisationer har fået opfordring til at fremme arbejdet, og det hilses med tilfredshed, at arbejdet nu synes at stå over for sin afslutning.

Jeg skal tillade mig at knytte nogle enkelte bemærkninger til de af medlemmer af det kommunistiske parti stillede ændringsforslag.

Med hensyn til ændringsforslag nr. 1 må jeg bemærke, at den regel, vi er nået frem til vedrørende shelterdæksskibenes bemanning, er i overensstemmelse med, hvad der gælder i andre lande, og at det af konkurrencemæssige grunde næppe vil være rimeligt at gå videre, end man har gjort.

Angående ændringsforslag nr. 2 vil jeg gøre opmærksom på, at det ærede medlem hr. Lynnerup Nielsen synes at have overset, at de regler, der gælder i lovgivningen, jo ikke er de samme, som vedtages ved kollektive overenskomster. Lovgivningens opgave er at fastsætte regler ud fra sikkerhedshensyn; det er derfor minimumsregler, og i kommissionen har man ikke ment, at der af sikkerhedsmæssige grunde var anledning til at gå videre, end man her har gjort.

Vedrørende spørgsmålet om aspiranterne kan jeg kun udtrykke min glæde over den ordning, man er nået frem til, og jeg vil gerne udstrække denne glæde til at omfatte, at jeg ser det som et stort gode, at man også har den anden, jeg kan sige den normale vej til at komme på styrmandsskole; men at den suppleres med denne mulighed for uddannelse, forekommer mig at være et gode. Når man, som tilfældet er, har mangel på styrmænd, må det være rimeligt

**[Handelsministeren.]**

at åbne så mange veje som muligt til at blive styrmand.

Hvad ændringsforslag nr. 4 angår, kan jeg sige, at den regel, vi har opretholdt i lovforslaget, er begrundet i hensynet til småskibsfartens interesser.

Om ændringsforslag nr. 5 gælder det samme, som jeg sagde før, at det er det sikkerhedsmæssige, der er afgørende for lovgivningen, og hvad det sikkerhedsmæssige angår, kan man vist sige, at de regler, der er fastsat i loven, er fuldt tilfredsstillende.

Det er mit indtryk, at det ærede medlem hr. Lynnerup Nielsen i nogen grad har overset den i sølovens § 26 foreskrevne bestemmelse, idet denne paragraf foreskriver praktisk talt samme regler som dem, det ærede medlem her foreslår, således at det, det ærede medlem foreslår i sit ændringsforslag nr. 6, allerede takket være sølovens § 26 stort set er gældende ret.

Hvad endelig ændringsforslag nr. 7 angår, skal jeg blot bemærke, at det ville forekomme mig uhensigtsmæssigt at gå yderligere, end vi har gjort.

Til de spørgsmål, der i øvrigt har været fremme under debatten, skal jeg kun føje nogle få bemærkninger. Må jeg for det første klargøre det spørgsmål, der har været diskuteret med hensyn til bestemmelsen om, hvordan skoleskibstiden skal medregnes. Der står i lovforslaget, at der kan gives et tillæg i sejltiden på indtil 6 måneder. Det forekommer mig at være en selvfølge, at hvad der har været drøftet hidtil, at dette må betyde, at der aldrig kan tillægges en større sejltid end den, der faktisk er sejlet, således at hvis en mand har sejlet i 4 måneder, må den tid, der tillægges, højst være 4 måneder.

I øvrigt vil jeg gerne understrege, at det selvfølgelig må bero på et skøn hos dem, der skal træffe afgørelsen, hvor stor værdi man vil tillægge skolesejlskibstiden. Det er ikke givet, at man altid skal tillægge den med den fulde tid; der må finde en afvejning sted med hensyn til uddannelsen som helhed.

Det ærede medlem hr. Gideon og ligeledes det ærede medlem hr. Baagø var en del inde på spørgsmålet om skoleskibets frem-

tid, og det ærede medlem hr. Baagø bad mig direkte fremsætte en udtalelse om, hvad jeg agtede at gøre med skoleskibet „Danmark“. Jeg er ikke i stand til at afgive en udtalelse derom på dette tidspunkt. Der foregår for øjeblikket i handelsministeriets søfartsafdeling undersøgelser af, hvad de forskellige muligheder vil koste, og før disse undersøgelser er afsluttet, er det umuligt at give en endelig meddelelse om, hvilken afgørelse regeringen vil træffe. Men jeg vil gerne understrege, at afgørelsen ikke alene må træffes under hensyntagen til økonomien, den må også træffes under hensyn til, hvilke forventninger man har til elevtilgangen til skoleskibet. For det er selvfølgelig en forudsætning for skoleskibets fortsatte færd, at der melder sig et rimeligt antal elever, idet skibet ifølge sagens natur ellers ikke kan sejle.

Til allersidst vil jeg gerne understrege betydningen af, at den uddannelse, som det ærede medlem hr. Peter Nielsen nævnte for motormændene, bliver til noget. Jeg tror, det vil have sin store betydning, at der på dette område nu kommer en ordnet uddannelse i gang.

Med disse ord vil jeg gerne anbefale, at der stemmes imod de af det kommunistiske parti stillede ændringsforslag og for de af udvalget og af mig foreslåede ændringer.

Hermed sluttede forhandlingen.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om eksaminer for skibsmaskinmestre m. m.

§§ 1-14, ændringsforslag nr. 1, § 15, således ændret, §§ 16-19, ændringsforslagene nr. 2 og 3, § 20, således ændret, og §§ 21 og 22

vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om nautiske eksaminer m. m.

§§ 1 og 2, ændringsforslag nr. 1, § 3, således ændret, ændringsforslag nr. 2, § 4, således ændret, §§ 5-7, ændringsforslag nr. 3, § 8, således ændret, §§ 9-25, ændringsforslagene nr. 4 og 5, § 26, således ændret, §§ 27 og 28, ændringsforslag nr. 6, § 29, således ændret, og §§ 30-32

*vedtoges uden afstemning.*

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Man gik sluttelig til afstemning vedrørende forslag til lov om skibes bemanning.

### § 1

*vedtoges uden afstemning.*

Ændringsforslag nr. 1 uden for betænkningen af *Lynnerup Nielsen m. fl.* (se sp. 5066)

*forkastedes med 116 stemmer mod 5.*

§§ 2-4, ændringsforslag nr. 1 i betænkningen, § 5, således ændret, ændringsforslag nr. 2 i betænkningen og § 6, således ændret, *vedtoges uden afstemning.*

Ændringsforslag nr. 2 uden for betænkningen af *Lynnerup Nielsen m. fl.* (se sp. 5065-66)

*forkastedes med 116 stemmer mod 5.*

Ændringsforslag nr. 3 uden for betænkningen af *Lynnerup Nielsen m. fl.* (se sp. 5065)

*forkastedes med 116 stemmer mod 5.*

Ændringsforslag nr. 3 i betænkningen og § 7, således ændret, *vedtoges uden afstemning.*

Ændringsforslag nr. 4 uden for betænkningen af *Lynnerup Nielsen m. fl.* (se sp. 5065)

*forkastedes med 116 stemmer mod 5.*

Ændringsforslag nr. 5 uden for betænkningen af *Lynnerup Nielsen m. fl.* (se sp. 5065)

*forkastedes med 116 stemmer mod 5.*

§§ 8-12, ændringsforslag nr. 4 i betænkningen, § 13, således ændret, §§ 14-24, ændringsforslag nr. 5 i betænkningen, § 25, således ændret, § 26, ændringsforslag nr. 6 i betænkningen, § 27, således ændret, og §§ 28-34

*vedtoges uden afstemning.*

Ændringsforslag nr. 7 i betænkningen *vedtoges med 116 stemmer mod 5.*

§ 35, således ændret, og §§ 36-38 *vedtoges uden afstemning.*

Ændringsforslag nr. 6 uden for betænkningen af *Lynnerup Nielsen m. fl.* (se sp. 5066)

*forkastedes med 116 stemmer mod 5.*

### § 39

*vedtoges uden afstemning.*

Ændringsforslag nr. 7 uden for betænkningen af *Lynnerup Nielsen m. fl.* (se sp. 5066)

*forkastedes med 116 stemmer mod 5.*

§§ 40-44, ændringsforslag nr. 8 i betænkningen, § 45, således ændret, § 46, ændringsforslag nr. 9 i betænkningen, § 47, således ændret, og §§ 48 og 49

*vedtoges uden afstemning.*

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring i fødselslov [ophævelse af revisionsbestemmelse].*

(Første behandling findes i tidenden sp. 4719, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1247).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.