

[Finansministeren.]

retten koncentrere sin behandling om det forhold, der er indbragt for retten.

Det er blevet stærkt kritiseret, at landsskatteretten kun kan efterprøve skønmæssige ansættelser, hvis klageren bringer noget nyt frem. Landsskatteretsudvalgets lovudkast indeholder en bestemmelse, der går noget videre, og den er optaget i forslaget. Herefter skal det være tilstrækkeligt, at landsskatteretten finder, at den på grundlag af de foreliggende oplysninger kan danne sig et selvstændigt skøn.

Retssager i anledning af landsskatterettens afgørelser skal anlægges ved Københavns byret eller østre landsret alt efter størrelsen af det omstridte skattebeløb. Det synes rimeligt, at alle sådanne sager behandles ved landsret som første instans, og for at lette borgerne foreslås det desuden, at sagerne også skal kunne anlægges ved vestre landsret.

Klagerne har ret til at begære mundtlig forhandling for landsskatteretten. Man tilbyder i almindelighed først en forhandling med en tjenestemand i det pågældende kontor i retten. De mundtlige forhandlinger med retten kan for tiden omend med besvær afvikles inden for en rimelig tid, men hvis tendensen til at begære forhandling for retten øges, vil det blive nødvendigt at forøge antallet af medlemmer. Der er for tiden tre juridiske medlemmer, som deltager i behandlingen af ca. 500 sager om året. Det drejer sig om de vanskeligere sager, hvor juridiske tvivlsspørgsmål opstår. Denne arbejdsbyrde har de juridiske medlemmer fundet for stor. Det foreslås for at hjælpe på dette forhold at udvide medlemstallet med 2 til 24, således at de 2 yderligere medlemmer, der udnævnes af finansministeren, skal opfylde de almindelige betingelser for at blive udnævnt til landsdommer. I de sager, der kræver juridisk sagskundskab, har der været en voksende tendens til at ønske mundtlig forhandling for selve landsskatteretten. Udvidelsen af antallet af medlemmer med juridisk uddannelse vil medvirke til, at disse ønsker kan imødekommes hurtigere, end det nu er tilfældet.

Det har hidtil været følt som en mangel, at landsskatteretten ikke har mulighed for

at indhente en udtalelse fra en tredjemand, når denne har skattemæssig interesse i sagens udfald. Dette foreslås nu afhjulpet ved en bestemmelse om adgang for retten til at bede tredjemand om en udtalelse i sådanne tilfælde.

Det har været overvejet at indføre en mindre afgift for at klage, f. eks. 30 kr., men således at afgiften tilbagebetales, når klageren får medhold. En sådan afgift skulle tjene til at undgå for mange dårligt begrundede klager og klager i helt ubetydelige sager. Det er et spørgsmål, hvor stor sagsbegrænsende virkning en klageafgift vil have. Når der ikke stilles forslag om at organisere landsskatteretten som en egentlig domstol, har man ikke fundet fuldt tilstrækkelig anledning til at bryde med den almindelige ordening, hvorefter forvaltningens organer stilles til borgernes rådighed uden betaling.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til folketingets hurtige og villige behandling.

**Handelsministeren (Lars P. Jensen):** Jeg skal herved have den ære for det høje ting at fremsætte forslag til lov om søfartens uddannelse, forslag til lov om ændringer i lov om skibes bemanning og forslag til lov om søfartens fællesråd.

De tre lovforslag må ses i sammenhæng.

Baggrunden for forslagene er den hastige udvikling, der gennem de senere år har præget så at sige alle uddannelsesområder som en følge af de sociale, tekniske og økonomiske fremskridt. Udviklingen nødvendiggør en stadig tilpasning af vore uddannelsessystemer, for at de kan holde sig på højde med tidens krav, og skibsfarten danner i denne henseende ingen undtagelse. Også dette erhverv gennemlever i disse år en hastig udviklingsproces med anvendelse af ny teknik, stadig større enheder, udvikling af specialskibe inden for flere områder, nye laste- og lossemetoder m. v. Dette medfører, at uddannelserne også inden for skibsfartserhvervet må tilpasses og ajourføres.

Selv om skibsfarten i uddannelsesmæssig henseende i nogen grad har sin egen problematik, må man ved tilrettelæggelsen også af søfartens uddannelser have opmærksom-

[Handelsministeren.]

heden henvendt på nogle af de grundsynspunkter, der præger revisionen af uddannelsessystemerne på andre områder.

Man bør ved tilrettelæggelsen af uddannelserne også inden for skibsfarten som på andre områder sigte mod en høj grad af fleksibilitet. Man bør således næppe i for vidt omfang i lovform fastlåse indholdet af de pågældende uddannelser og derfor i loven hovedsagelig begrænse sig til at fastlægge rammerne for disse uddannelser i administrativ og økonomisk henseende, idet man i øvrigt giver mulighed for, at myndighederne i samarbejde med det interesserede erhverv, her repræsenteret ved rederne og de søfarendes organisationer, kan tilrettelægge enkelthederne i uddannelsens praktiske og teoretiske indhold. Det foreliggende forslag til lov om søfartsuddannelse tilsigter at gennemføre dette princip også for søfartsuddannelsernes vedkommende.

Også inden for søfartserhvervet bør uddannelserne så langt som muligt ansues i sammenhæng.

Skibsfartserhvervet har på dette punkt særlige problemer. Næppe noget andet erhverv er præget af så skarp en afgrænsning af de forskellige arbejdsfunktioner, som tilfældet er på et skib inden for henholdsvis dæk, maskine o. s. v. Selv om jeg ikke forestiller mig nogen revolution i en nærmere fremtid på dette område, bør man alligevel have for øje, at den tekniske udvikling må bære i retning af en delvis nedbrydning af denne skarpe funktionsdeling. Debatten herom er allerede i fuld gang, hvilket fremgår af bl. a. de drøftelser, der finder sted i forbindelse med automatikkens indførelse i skibene — også på konferencer, der for nylig har været afholdt her i landet.

I lovforslaget om søfartsuddannelse kommer disse synspunkter til udtryk derigennem, at det er fundet rigtigt at samle de under handelsministeriet sorterende uddannelser på skibsfartsområdet i én lov og henlægge det under én administration, både for så vidt angår de udførende og de råd-

givende organer. Dette udelukker naturligvis ikke, at der stadig vil være særproblemer at tage stilling til inden for de enkelte uddannelsesområder, og det ligger i sagens natur, at de organer, man skal betjene sig af, må indrettes på en sådan måde, at der bliver mulighed for i særlige faggrupper at behandle de enkelte uddannelsesområders særlige problemer.

Ved udformningen og tilrettelæggelsen af skibsfartens uddannelsesforhold tror jeg i øvrigt det vil være rigtigt at have opmærksomheden henvendt både på grunduddannelserne og på den efteruddannelse, der tager sigte på gennem mere kortvarige „opfrisknings- og opfølgningskursus“ at bringe de pågældendes kundskaber à jour med udviklingen. Også inden for skibsfartens uddannelser er der her en udvikling i gang, og der råder i erhvervet en voksende forståelse af, at efteruddannelsen er et både nyttigt og nødvendigt led i det samlede uddannelsessystem.

I 1963 nedsatte handelsministeriet 5 arbejdsgrupper med den opgave at fremkomme med indstilling om eventuel revision af søfartsuddannelsen, nemlig navigatøruddannelsen, sømandsskoleuddannelsen, uddannelsen af restaurationspersonale, af maskinmandskab og af radiotelegrafister.

Samtlige arbejdsgrupper afsluttede deres arbejde i løbet af 1964, og ved udformningen af forslaget til lov om søfartsuddannelse har man i stor udstrækning bygget på de af arbejdsgrupperne udarbejdede forslag. Der har yderligere været ført en række forhandlinger med repræsentanter for rederne og de søfarendes organisationer om den fremtidige uddannelse af søfarende.

Jeg vil gerne fremhæve et par væsentlige træk i lovforslaget om søfartsuddannelse. Den tidligere lovfæstning af fagene til de enkelte nautiske eksaminer foreslås afløst af en generel regel om, hvilke hovedfag der skal undervises i. Denne regel muliggør til enhver tid at tilpasse undervisningen til skibsfartens krav — en nødvendighed, som jeg allerede har omtalt. Jeg kan i øvrigt her

## [Handelsministeren.]

nævne, at der ikke tidligere har været undervist ved navigationsskolerne i fag som arbejdsledelse og lastbehandling.

I den arbejdsgruppe, der behandlede navigatøruddannelsen, blev der fra navigatørside fremsat ønske om forlængelse af den nuværende læsetid på 2 år til styrmands- og skibsførereksamen med 1 år, idet man gjorde gældende, at læsetiden efter den nugældende ordning er for kort og derfor ikke levner eleverne tilstrækkelig tid til forsvarlig tilegnelse af det krævede pensum. Under senere stedfundne forhandlinger er der imidlertid opnået enighed om at bibeholde den normale læsetid, men at indføre en optagelsesprøve for indtræden i 1. styrmandsklasse. Forberedelsen til denne optagelsesprøve skulle kunne ske ved selvstudium eller breviskoleundervisning eller i præparandklasser af et halvt års varighed, som påtænkes oprettet ved navigationsskolerne. Denne ordning skulle muliggøre, at elever, der påbegynder styrmandsuddannelsen efter bestået optagelsesprøve, er i besiddelse af mere ensartede teoretiske kundskaber, og dermed muliggøre en mere rationel undervisning.

Læsetiden til de nautiske eksaminer er ikke lovfæstet, men da det er den almindelige opfattelse, at den samlede uddannelsestid — praktisk som teoretisk — ikke bør blive længere end nu, vil en forlængelse af læsetiden være kædet sammen med en forkortelse af den farttid, der kræves til indstilling til de nautiske eksaminer, hvilket nødvendiggør en ændring af bemandingslovens bestemmelse om den krævede farttid til erhvervelse af sønæringsbevis som styrmand.

I forslaget er der åbnet adgang til etablering af kursus til elementær uddannelse af kokkeelever. Dette forslag bygger på en enstemmig indstilling fra arbejdsgruppen vedrørende uddannelse af restaurationspersonale. En sådan elementær uddannelse vil kunne finde sted på statens sømandsskoler. Der er endvidere foreslået tillagt handelsministeren en hjemmel til at oprette kursus for hovmestre.

Eksamenskravene til radioekspedienter fastsættes af post- og telegrafvæsenet, og det er ikke tanken at foreslå ændringer i dette forhold. Selve undervisningen til radioekspedientprøverne gives dels på navigationsskolerne, dels på private kursus.

For at sikre, at undervisningen foregår på betryggende måde, og at det fornødne apparatur forefindes, er det foreslået, at private skoler og kursus fremtidig skal godkendes. Der foreslås endvidere skabt hjemmel til at stille krav til den uddannelse af skibsradioekspedienter, som skønnes nødvendig ud over de krav, der stilles til erhvervelse af certifikater.

Lovforslaget indeholder en nyordning af tilsynet med undervisningen, der går ud på, at det nuværende navigationsdirektorat omdannes til et direktorat for søfartsuddannelsen, hvorunder henlægges tilsynet med de pågældende uddannelsesområder. Det er fundet mest praktisk også at henlægge driften af alle i undervisningen benyttede skibe — skoleskibe og øvelsesskibe — til direktoratet for søfartsuddannelsen.

Til afløsning af det nuværende navigationsuddannelsesråd foreslås nedsat et søfartens uddannelsesråd med repræsentanter for de interesserede organisationer inden for søfart og fiskeri. Til dette uddannelsesråd henlægges alle spørgsmål vedrørende navigatøruddannelsen, matrosuddannelsen, sømandsskole- og kokkeuddannelsen samt uddannelsen af skibsradioekspedienter og maskinmandskab. Det vil altså sige, at uddannelsesrådet træder i stedet for søfartens fællesråd, for så vidt angår problemer, der knytter sig til sømandsskole- og kokkeuddannelse. En sådan ordning, hvorved den rådgivende funktion, der udøves af de interesserede organisationer, samles på ét sted, er anset for mere rationel end den nugældende, og da alle de organisationer, der i øjeblikket er repræsenteret i fællesrådet, vil blive repræsenteret i uddannelsesrådet, skulle det være ubetænkeligt at gennemføre denne omlægning. Det er i øvrigt tanken, at uddannelsesrådet skal kunne nedsætte underudvalg til behandling af de enkelte uddannelsesområder.

Den foreslåede omordning og rationalisering vil som allerede nævnt nødvendiggøre visse ændringer i bemandingsloven.

Jeg har tidligere nævnt, at forlængelsen af læsetiden til de nautiske eksaminer er kædet sammen med spørgsmålet om fartkravene for erhvervelse af sønæringsbeviser. Som det vil fremgå af forslaget til ændring i § 13, foreslås sejltiden nedsat med 11 måneder fra 47 måneder til 36 måneder. Denne

## [Handelsministeren.]

nedsættelse af sejltiden er større, end indførelsen af en præparandklasse af 1/2 års varighed i og for sig motiverer, men der har været enighed mellem parterne om at nedsætte til 36 måneder. En sådan nedsættelse må forekomme hensigtsmæssig og stemmende med den almindelige tendens inden for andre uddannelsesområder.

Spørgsmålet om den praktiske gennemførelse af den matrosprøve, hvortil der blev skabt hjemmel ved ændringerne i bemandingsloven i 1964, har været genstand for behandling i den arbejdsgruppe, der behandlede spørgsmål vedrørende sømandsskoleuddannelsen. Det er tanken snarest at udfærdige bestemmelser om denne prøve. Matrosprøven er principielt foreslået gennemført som en frivillig foranstaltning, men man har dog ment, at prøven burde kræves af sømænd, der agter at uddanne sig til styrmænd.

For at animere søfolkene til at tage matrosprøven er det foreslået, at bestået prøve giver adgang til udmønstring som matros efter 6 måneders sejlads som letmatros, medens de søfolk, der ikke består matrosprøven, må sejle 12 måneder som letmatros.

Ændringsforslaget til § 24, stk. 1, litra a, erstatter sømandsuddannelseslovens § 7, stk. 1. Der er fra mandskabsside ofte givet udtryk for utilfredshed med den gældende bestemmelse, hvorefter gennemgået sømandsskoleophold eller anden tilsvarende uddannelse alene kræves ved udmønstring fra dansk havn. Man har hævdet, at betingelserne for at gøre dækstjeneste burde være de samme, hvad enten tiltrædelsen fandt sted i dansk eller udenlandsk havn, og at den gældende ordning gennemhuller sømandsskoleordningen. Det har ikke været muligt fuldt ud at imødekomme disse ønsker, idet et sådant system vil være for stift og må antages at skabe praktiske vanskeligheder ude omkring i fremmede havne. For delvis at imødekomme de fra mandskabsside fremsatte ønsker foreslås det, at sømandsskoleophold eller dermed ligestillet uddannelse kræves for at kunne tiltræde tjeneste på dækket i skibe, der befinder sig inden for området „nordeuropæisk fart“. Samtidig er det fundet nødvendigt at foreslå, at der for at undgå

forlængelse af et skibs ophold i havn tillægges skibsføreren ret til undtagelsesvis for en bestemt rejse at antage personer, der ikke opfylder betingelserne.

Samtidig har man benyttet den givne lejlighed til at placere bestemmelserne på rette sted i de forskellige love. Det kan således nævnes, at visse uddannelsesbestemmelser, der nu står i bemandingsloven, foreslås flyttet til uddannelsesloven, ligesom reglerne i skibskokkeloven om erhvervelse af sønæringsbevis som skibskok foreslås overflyttet til bemandingsloven.

Hvad endelig angår forslaget til lov om søfartens fællesråd bemærkes, at visse funktioner, der hidtil har været henlagt til fællesrådet, som foran nævnt, nu foreslås henlagt til søfartens uddannelsesråd. Som følge heraf og under hensyn til, at Danmark er konventionsmæssigt forpligtet til at oprette et rådgivende organ i alle spørgsmål, der angår forhyringsvirksomheden, er det fundet hensigtsmæssigt at udarbejde en særlig lov om søfartens fællesråd. Foruden de i konventionen om forhyring af søfarende omhandlede spørgsmål er det foreslået, at søfartens fællesråd, således som det gennem en længere årrække har været praksis, tillige skal være rådgivende for handelsministeren i sådanne spørgsmål om de søfarendes sociale forhold eller andre forhold af fælles interesse for redere og søfarende, som ikke ved lovgivningen er henlagt til særlige organer.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale de foreliggende lovforslag til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Jeg skal dernæst have den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i søloven*.

Forslaget er et nyt resultat af det nordiske samarbejde om revision af visse afsnit i de nordiske sølove, der har været i gang i nogle år og stadig fortsættes af de i de fire lande nedsatte sølovsudvalg.

Ved lov nr. 159 af 27. maj 1964 gennemførtes en ændring af lovens 10. kapitel om begrænsning af rederansvaret i overensstemmelse med det af det danske udvalg i dets 1. betænkning udfærdigede udkast. To andre i den nævnte betænkning behandlede spørgsmål, om fordeling af bjærgelen og om søfor-