

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om tilsyn med skibe.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 3669; fremsættelsen findes i tidenden sp. 1756).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages de under punkterne 4, 5 og 6 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse,*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 3703; fremsættelsen findes i tidenden sp. 1756).

*første behandling af forslag til lov om ændring af lov af 13. marts 1867 angående skibes måling*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 3711; fremsættelsen findes i tidenden sp. 1761).

og

*første behandling af forslag til lov om afgifter for registreringer vedrørende skibe.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 3715; fremsættelsen findes i tidenden sp. 1763).

Lovforslagene sættes til forhandling.

**Qvist Hansen:** Der er ikke særlig mange nye ting i disse lovforslag, fordi indholdet i det væsentlige er et led i den internationale konvention, som man forlængst har vedtaget i adskillige andre lande, men endnu ikke her i Danmark. Der er dog enkelte bemærkninger, jeg gerne vil gøre.

I forslag til lov om tilsyn med skibe står der f. eks. i 5. afsnit § 17, at der skal ansættes det fornødne antal skibsinspektører og skibssynsmænd, men der står ikke det allermindste om mandskabsorganisationernes repræsentation i dette skibstilsyn. Såvidt jeg ved, foreligger der et gammelt løfte til organisationerne om, at man skulle være repræsenteret i skibstilsynet, et løfte, der oven i købet er uddybet så meget, at man allerede havde skitseret, at der af mandskabsorganisationerne skulle udpeges 1 repræsentant for Jylland, 1 for Sjælland og 1 for Fyn, og jeg ved, at man har været så langt inde i disse overvejelser, at man allerede havde skitseret det beløb på finansloven, som eventuelt skulle bruges til at afholde udgifterne ved disse tilsynsmænd. Jeg har læst lovforslaget igennem, og jeg har også læst den højtærede ministers be-

mærkninger til lovforslaget, men hverken i lovforslaget eller i bemærkningerne har jeg kunnet finde noget som helst om mandskabsorganisationernes repræsentation i skibstilsynet. Jeg vil gerne have, at den højtærede minister uddyber dette spørgsmål lidt nærmere og eventuelt giver tilsagn om, at mandskabsorganisationerne på en rimelig måde bliver repræsenteret i skibstilsynet.

De øvrige synspunkter, der er gjort gældende i dette lovforslag og de følgende lovforslag, er i det væsentlige tiltrådt både af rederiorganisationerne, af skibsværftsindustrien og også af mandskabets organisationer, og størstedelen af dem er jo en ajourføring på grundlag af udviklingen siden 1934. De allerfleste bestemmelser vedrørende skibsfartens betryggelse, som indeholdes i disse lovforslag, er en følge af, hvad de internationale konventioner kræver.

Men selvom der er sket en glædelig udvikling med hensyn til, hvilket redningsmateriel man skal have, bl. a. de påtænkte nye redningsbåde af stål, der ikke så let knuses mod skibssiden, og også redningsbåde uden motor, der skal drives ved en skrue, som af bådens besætning aktiveres med håndkraft, forekommer det mig, at der er et ret vigtigt spørgsmål, man i forbindelse med redningsmateriellet har glemt eller er gået for let hen over. Det er spørgsmålet om redningsflåder. Jeg synes, at de forlis og de katastrofer, der er sket i de senere åringer og i særdeleshed i den senere tid, har vist, at i mange tilfælde har minesprængning o. lign. haft en hurtig nedgang af skibet til følge, så det har været vanskeligt at få redningsbådene ud over skibssiden, eller de er blevet slået i stykker ved at blive sat i vandet, og her har redningsflåderne vist deres store berettigelse, for selvom skibet synker ret hurtigt, flyder disse flåder med tilbehør altid ovenpå.

Jeg vil gerne anmode den højtærede minister om, at vi i det udvalg, jeg regner med bliver nedsat, kan få en nærmere forklaring på spørgsmålet om redningsmateriel og på, om man har taget tilstrækkeligt hensyn til, hvor meget redningsflåden, også i fredelige tider, er værd for skibsfarten i redningsmæssig henseende.

Loven stammer helt fra 1920, så de i loven nævnte afgifter vil kun være en naturlig ajourføring af de skete prisstigninger. Der er ligeledes taget et rimeligt hensyn til småskibene og andre både, der eventuelt kan være i økonomiske vanskeligheder, således at ministeren for handel, industri og søfart i visse tilfælde kan give dispensation med hensyn til lettelse af disse afgifter.