

[Qvist Hansen.]

Der er et andet spørgsmål, jeg ligeledes gerne vil have lov til at stille den højtærede minister, og det gælder skibe, der f. eks. gennemgår en så stor reparation, at man skærer dem over på midten og dermed forlænger dem og igen sender dem ud at sejle, men med en betydelig forøget tonnagestørrelse. Jeg har ganske vist set, at der i den internationale konvention, artikel XV, reglement 7, stk. 3, står — jeg beder om den højtærede formands tilladelse til et citat —:

„Et almindeligt eller delvist syn skal efter omstændighederne afholdes, hver gang der er indtruffet en søulykke eller der opdages mangler, der berører enten skibets sikkerhed eller dets retningsmidlers eller andet af dets tilbehørs fuldkomne eller effektive tilstand, eller hver gang der foretages en betydningsfuld reparation eller væsentlig fornyelse.“

Øg synet skal være effektivt. Men jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om han mener, at det, der her står i den internationale konvention, også er dækkende for Danmarks vedkommende, således at man kan være sikker på, at man, når et skib har gennemgået en så effektiv forandring som den, jeg nævnte med en forlængelse, bliver undergivet et nyt og effektivt tilsyn og ligeledes får nye afgiftsberegninger for den tonnagestørrelse, skibet nu er kommet til at tilhøre?

Da den højtærede minister for handel, industri og søfart i sin fremsættelsestale har udtalt, at en udvalgsbehandling nok vil blive nødvendig, skal jeg indskrænke mig til de bemærkninger, jeg her har fremsat, og de spørgsmål, jeg har stillet, og iøvrigt anbefale lovforslaget til en hurtig og velvillig behandling i det udvalg, der antagelig bliver nedsat.

Damsgaard: Formålet med de to første lovforslag, lovforslaget om tilsyn med skibe og lovforslaget om forholdsregler til skibsfartens betryggelse, har jeg opfattet som forslag om at give den herhen hørende danske lovgivning en sådan affattelse, at vi kan tiltræde konventionen af juli 1948, hvis hovedformål er sikkerhed for menneskeliv på søen. Men foruden at skabe lovgivningsgrundlag for, at også Danmark kan ratificere den nævnte konvention, indeholder de to lovforslag ændringer, der er fremkommet som resultat af erfaring og fremskridt, som på mange områder er gjort, siden de nugældende love blev skrevet i 1920, selvom der er foretaget visse ændringer i disse love siden 1920.

De mange bestemmelser, som loven om

tilsyn med skibe indeholder, spændende fra skibsbygning og -udstyr over sikkerhedsforskrifter og tilsyn til afgifter, egner sig bedst til en saglig gennemgang i et udvalg, hvor også erhvervsfolk og andre interesserede eventuelt kan komme og gøre deres synspunkter gældende. Jeg skal derfor ikke gå ind i en detaljeret omtale af lovforslagets bestemmelser, men kun give udtryk for mit partis vilje til at søge lovforslaget gennemført, efter at det er gennemgået i et udvalg.

Må jeg gøre den tilføjelse, at jeg oprigtigt håber, den højtærede handelsminister får ret, når han i sin fremsættelsestale spør, at de foreslåede ændringer vedrørende skibstilsynets ledelse skulle betyde en forenkling og koncentration af tilsynsarbejdet. Det fremgår af lovforslaget, at der skal nedlægges et kontor i handelsministeriet og oprettes et nyt direktorat, og det kan måske nok være et skridt i den tilsigtede retning, men jeg vil gerne fremsætte en stilfærdig henstilling om, at det, at der nu skal opkræves afgifter af rederierhvervet — og det skal jeg omtale om lidt —, ikke må give anledning til, at tilsynet bliver dyrere, men tværtimod. Denne min bekymring er måske helt unødigt, men den er fremkaldt af bestemmelsen om, at der skal nedlægges et kontor og oprettes et direktorat, og jeg vil lade min bekymring få afløb i et spørgsmål: Er skibstilsynet ikke i den sidste snes år vokset mere i omfang og udgift, end skibsflådens udvidelse skulle betinge?

Så kommer vi til lovforslaget om skibes måling. Dette lovforslags bestemmelser hænger nøje sammen med visse bestemmelser i det lige omtalte lovforslag om tilsyn med skibe, nemlig dets bestemmelser om synsforretninger og de af skibstilsynet udfærdigede certifikater. Siden skibstilsynet i 1920 fik sin nuværende udformning, har det været hensigten, at rederierhvervet skulle betale 50 pct. af udgifterne ved tilsynet, men dette fordelingsforhold er af mange årsager forrykket således, at udgiften nu kun dækkes med 10 pct. af rederierhvervet. Nu søger man gennem det foreliggende lovforslag rederiernes tilskud påny bragt op på de 50 pct., som det oprindeligt var meningen. Der er her igen tale om en prisværdig bestræbelse fra regeringens side på at bedre statens økonomiske stilling. Det er et lille, beskedent led, men mange små led kan jo til sidst danne en kæde.

Egentlige afgifter for skibsmåling har vi ikke haft siden 1927, og det, der foreslås, er altså, at man påny indfører en afgift. At der ikke fastsættes bestemte målings-