

**A. C. Normann:** Vi i det radikale venstre kan i princippet bifalde de fire lovforslag, som er til behandling. Vi nærer det ønske, at Danmark som en nation med en betydelig søfart skal være med på førende måde i udviklingen henimod den størst mulige sikkerhed til søs, hvad jo forslaget til lov om tilsyn med skibe og forslaget til lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse danner den væsentlige lovmæssige basis for. Men vor stilling til en række enkeltheder i lovforslagene må afhænge af de oplysninger, som bedst kan komme frem under udvalgsbehandlingen. Jeg tænker her ikke så meget på de bestemmelser, som har internationalt sigte, bl. a. de bestemmelser, som nu er udledt af hensynet til vor formentlige tiltræden af konventionen af 1948 om sikkerhed for menneskeliv på søen, men i højere grad på de mere interne danske anliggender, bestemmelser om tekniske ændringer i skibstilsynets ledelse f. eks., skibstilsynet på Grønland som forudsat i § 3 samt flere andre bestemmelser og disses finansielle virkninger. Vi vil også gerne have adgang til at se nøjere på hele afgiftspolitikken; også på dette område har jo den ulykkelige pris- og lønudvikling kuldkastet alle gamle beregninger. Ved reguleringen i 1927 var det hensigten, at tilsynslovens afgifter skulle dække halvdelen af de omkostninger, staten havde på skibstilsynet, og staten dække resten, men den forudsætning har, såvidt jeg har forstået på ministerens oplysninger ved fremsættelsen, ikke været opfyldt gennem de sidste 13 år. Det er vist endda kun en ret beskedent del af omkostningerne, der har været dækket ind ad den vej.

Som en konsekvent lille nyskabelse i landets skatte- og afgiftspolitik, der jo snart omfatter enhver tænkelig nyttig funktion her i landet, kommer regeringen endvidere med de to lovforslag, der skal indføre afgifter for skibes måling og afgifter for registrering. Jeg vil dog gerne erkende, at mange af de afgiftslove, som er gennemført i tidligere tider, er betydeligt ringere motiveret end de to sidstnævnte forslag, som der endda knytter sig den ganske sjældne egenskab til, at det erhverv, som skal betale afgifterne, efter den højtærede ministers oplysninger under forelæggelsen er enigt i disse afgifters indførelse, i hvert fald i målingsafgiften.

Både i forslaget om tilsyn med skibe og i forslaget om ændring af målingslov er afgifternes størrelse henvist til administrativ afgørelse. Derfor afventer vi også

gerne nærmere oplysninger om, hvilke tanker man i administrationen har gjort sig om småskibenes part i byrdefordelingen, som også det ærede medlem hr. Damsgaard var inde på.

Det er i det hele taget et hovedpræg både ved lovforslaget om måling og lovforslaget om tilsyn med skibe, at de henlægger en usædvanlig part af afgørelsen til administrationen, ikke alene på det økonomiske område, men også i meget høj grad på de rent tekniske områder. Det siges eksempelvis kort og godt i forslag til lov om tilsyn med skibe § 4, stk. 11, at skibet skal være forsynet med de af hensyn til sikkerheden til søs fornødne radioanlæg. Jeg tror for min part, det ville være bedre, om rigsdagen fastsatte bestemmelsen om, hvilke skibstørrelser der skal have telefoni, og ved hvilke man kan nøjes med telegrafi, og mange lignende tekniske bestemmelser. Jeg har ganske vist den største tillid til administrationen, men jeg ved også, at administrationen ofte har en forståelig tilbøjelighed til at frigøre sig for ansvaret, for kritik, der kan tænkes at opstå i ulykkestilfælde o. s. v., ved blot at skærpe kravene så stærkt, at administrationen altid kan stå relativt ansvarsfrit. Men man må huske, at mange af disse krav lægger meget store økonomiske byrder på erhvervene, i dette tilfælde på et erhverv i fri konkurrence. Jeg tror, at mange af disse bestemmelser ville blive lidt lempeligere, hvis rigsdagen med sagkyndig bistand påtog sig ansvaret for deres udformning. Jeg ved vel, at det kan anføres og vil blive anført, at i sådanne sager er det ofte vanskeligt for rigsdagen med dens forudsætninger at træffe afgørelse. Men det kan da lade sig gøre ved sagkyndig bistand; det har det kunnet på en række områder i selve konventionen, som vi forhåbentlig får lejlighed til at tage stilling til og ratificere her i den høje rigsdag, områder, som det er overordentlig meget vanskeliggere at tage stilling til end disse rent interne danske bestemmelser.

Jeg kan tilsige mit partis velvilje under lovforslagenes videre behandling.

**Niels Pedersen:** Det danske folk har fra arilds tid været et søfarende folk, og det falder naturligt, at vi er det, for vor jyske halvø og de mange øer har så lang en kystlinie, at den sammenlagt udgør 10 gange så meget, som den kystlinie ville være, der fremkom, hvis man lagde alle vore øer og halvøer sammen. Forbindelserne mellem vore øer og fastlandet har jo også været betinget af, at vi har måttet færdes på