

[Niels Pedersen.]

søen, og tusinder af vore landsmænd færdes og tjener til livets ophold på søen enten på vore egne skibe eller på fremmede, og det er til gavn for os alle, thi ved vor skibsfart og handel bliver det muligt at bortbytte vore produkter med andre landes frembringelser. Al handel er jo bytning af varer med varer, og mange af vore landsmænd over deres gerning på fremmede skibe og hjembringer derved udenlandsk valuta, ligesom også de danske skibe i udenrigsfart tjener valuta hjem, som kan veje op mod det valutaunderskud, der ellers ville fremkomme.

Alt det har været med til at skabe den kultur, vi har, og har bevirket, at levefoden i vort land er bedre end i mange andre lande og bedre, end der fra visse sider påstås. Det er derfor ret og rimeligt, at der træffes foranstaltninger til, at skibsfarten foregår på en sådan måde, at der er beskyttelse for mandskab og passagerer og sikkerhed for de dyre laster, der transporteres. Når der er sket skibsuplykker, har man tit spurgt sig selv: Er der nu også truffet de nødvendige foranstaltninger til at afværge og formindske disse ulykkers omfang og tab? Jeg tænker på de store skibsuplykker som „Norge“s forlis i 1904 og „Titanic“s undergang i 1912, der rystede os alle. Det er forståeligt, at sådanne ulykker har foranlediget, at man verden over har samlet sig om at træffe aftaler om skibenes bygning, udrustning, redningsmateriel, altså sikkerheden for menneskeliv og ladning.

Konventionen af 1914 trådte jo aldrig i kraft, og det er så sikkerhedskonventionen af 1929, som Danmark tiltrådte, der har været bestemmende for vor tids skibsfartslovgivning. Siden da er den tekniske udvikling imidlertid gået stærkt frem, og det har nødvendiggjort, at man nu efter den anden verdenskrig har taget aftalerne op til fornyet behandling. Derfor afholdtes der en søsikkerhedskonference i London i 1948, hvor 30 nationer, derimellem vort land, var repræsenteret, og denne konference resulterede i konventionen af 10. juni 1948, som bliver det fremtidige grundlag for lovgivningen om skibsfarten, og som også vort land må slutte sig til og indrette lovene efter.

Kravene om skibes tilstrækkelige forsyning med redningsmateriel og radioanlæg, om radiotjenesten og tilsynet med skibes sødygtighed er berettigede, men dog synes jeg, at kravene til den indenlandske skibsfart, for hvilken faren for

mandskab og ladning er mindre, ikke bør være så store, at de bliver for byrdefulde. Der kan også ske ulykker i den indenlandske skibsfart med store tab af menneskeliv og gods, det så vi ved ruteskibet „Kjøbenhavn“s forlis, men kravene bør lempes efter forholdene.

Jeg takker for forslaget om forenkling og koncentration af den øverste ledelse af skibstilsynet. Jeg ved ikke, hvor meget det vil komme til at betyde, men jeg håber, at det også på andre områder vil betyde, at vi får en rationalisering, som vil være gavnlig.

Kravene om taksternes forhøjelse er også berettigede, da de omkostninger, der er forbundet med tilsynet, må dækkes, og ligeledes finder jeg det berettiget, at der indføres registreringsafgifter, således som tilfældet er med fast ejendom.

Retsforbundets folketingsgruppe er derfor villig til at forhandle om de foreliggende lovforslag i det udvalg, som ned sættes derom, og vi vil være velvilligt indstillet og medvirke til gennemførelsen af de berettigede krav, der indeholdes i disse fire lovforslag.

Lynnep Nielsen: Forslag til lov om tilsyn med skibe tilsigter at bringe den hidtil gældende lovgivning på dette område i overensstemmelse med de erfaringer, der er indhøstet gennem årene, for at skabe så stor sikkerhed, som det nu engang er gørligt.

Jeg forstår af den højtærede handelsministers sættelsestale og de bemærkninger, der knytter sig til lovforslaget, at de ændringer, som skal finde sted, er foranlediget af den søsikkerhedskonference, som afholdtes i London i forsommeren 1948, hvor også Danmark havde sin repræsentation, som gav sin tilslutning til konventionen. Det er naturligt, at der med års mellemrum vil foreligge et rigt erfaringsmateriale at bygge på, når talen er om at søge tilvejebragt den størst mulige sikkerhed såvel for mennesker som for skibe og deres laster. Der er vel også grund til at mene, at mange af de bitreste erfaringer har affødt overvejelser om nye foranstaltninger, der kan forhindre gentagelser af sådanne katastrofer, som har fundet sted, eller i det mindste gøre det muligt at reducere sådanne katastrofers antal til det mindst mulige. Det må forekomme naturligt, at mange af disse sikkerhedsforanstaltninger overvejes i fællesskab landene imellem, hvilket jo også synes at være blevet tilfældet her, og at hvert enkelt land søger at bringe sin sikkerhedslovgivning i overensstemmelse med de internationalt