

[Svend Haugaard.]

har betænkningen da også gjort — men det foreliggende lovforslag går noget videre og er på en del punkter ikke i overensstemmelse med kommissionen.

Vedrørende § 1, nr. 7, der drejer sig om mulighed for dispensation, vil jeg gerne spørge, om man helt har forudset, hvilke nye tekniske sikkerhedsmuligheder der kan fremstå, og som måske kan være med til at unødvendiggøre andre sikkerhedsforanstaltninger og derved gøre en dispensation rimelig. Det er naturligvis meget svært at lovgive således, at det, der synes rimeligt i bestemmelsen i ét tilfælde, ikke i andre tilfælde kan komme til at synes urimeligt, og derfor vil det på et område som dette være nødvendigt med en ret bred margen for dispensation.

Vedrørende § 1, nr. 8, der drejer sig om indkøb af skibe fra udlandet, er det i kommissionens indstilling foreslået, at der undtagelsesvis skal kunne tilstås afvigelser fra de almindelige regler. I lovforslaget har man sat et lille ord til, men et lille ord med stor betydning, selv om det hedder „kun“, idet man har skrevet „kun undtagelsesvis“ — og det ændrer meget stærkt. Det betyder en stærk skærpelse, og jeg vil gerne spørge, om man har haft en saglig motivering herfor. Danmark ligger jo meget højt — og det er godt, vi gør det — med hensyn til sikkerheden; men det kan være svært, i hvert tilfælde i en overgangstid, ved indkøb af nye skibe at sikre sig, at alle de danske krav er helt opfyldt.

Hvad angår § 1, nr. 13 og 14, kan jeg godt forstå, at man synes, det er rimeligt, og gerne vil sikre sig, at der er dansk syn ud over hele kloden, men man må da på den anden side også være klar over, at omkostningerne stiger meget stærkt med afstanden. Det bedste ville være, om vi havde mulighed for en ensartet international praksis på området. Så vidt jeg har forstået, har man hidtil haft det sådan, at man kunne anmelde til den lokale myndighed, og jeg vil gerne, da man nu stiller det nye forslag, spørge: har man erfaring for, at det ikke er tilstrækkeligt? Det er naturligvis rigtigt, at sikkerheden må gå frem for alt, men på den anden side må der også være saglig begrundelse for, at man er parat til at belaste rederiernes økonomi i ret betydelig grad.

Endelig er der § 1, nr. 24, hvori det siges, at hvis et skibssyn er berammet og ikke bliver afholdt på grund af rederiets forhold, er det rederiet pålagt at afholde de påløbende udgifter.

Det er naturligvis rimeligt, hvis afløsningen skyldes rederiets forsømmelser, men der findes en række uberegnelige forhold, såsom isdannelse, tåge, hårdt vejr, maskinskader og forskelligt andet, og jeg synes derfor, at man på dette punkt kunne ønske en vis smidighed, således at man, hvis det drejer sig om forhold, som rederiet ikke er årsag til, ikke gennemfører denne bestemmelse så kategorisk. Eventuelt kunne man kombinere den med en forpligtelse til at underrette tilsynet, når der sker forsinkelser.

Der er altså flere ting i dette lovforslag, som jeg mener det er nødvendigt at se på i et udvalg, herunder også spørgsmålet om fartcertifikater. Jeg mener også, det er nødvendigt at vi hører de interesserede parter i sagen; ikke mindst når man ikke har fulgt den enige kommission, er der grund hertil.

Men bortset fra de ting, over for hvilke jeg her har taget forbehold, vil jeg tilsige velvillig behandling af lovforslagene.

Vivike: Socialistisk folkeparti kan støtte de to lovforslag. Vi er tilfredse med, at der nu gives handelsministeren adgang til at indføre et regulativ for sikring af mandskabet under dets færden om bord i skibene. Det har hidtil i allerhøjeste grad manglet. Vi er også tilfredse med, at der kan føres sikkerhedsmæssigt tilsyn med danske skibe i udenlandske havne.

Men der er også ting, vi ikke er tilfredse med i de foreliggende lovforslag, og derfor vil vi gerne se nærmere på dem i et udvalg. Her skal jeg blot nævne den tonnegrænse på 1.600 t, som er nævnt. Skibe over denne grænse skal have et radiotelegrafanlæg. Det er godt nok konventionen, der har fastsat denne grænse, men Danmark har her et ganske specielt problem, nemlig i forbindelse med sejladser, navnlig vintersejladser, på Grønland, og det problem må vi tage hensyn til. Det er min opfattelse, at vi ikke kan gå så højt op med tonnegrænsen som til 1.600 t, men må have den længere ned, således at vi har så stor en sikkerhed som muligt, altså får radiotelegrafanlæg om bord i alle de skibe, der