

[Rimstad.]

en lang række mindre skibe, der har fået tonnagebedømmelse på måske 25 eller 30 t, og som hverken har plads til eller brug for en redningsflåde af den sædvanlige slags; og for hvilke oppustelige redningsflådet vil være en urimelig økonomisk belastning. Sådanne skibe har ofte et udmærket redningsmateriel i form af redningsveste, redningskranse, redningsbælter og måske også en båd, der er særdeles anvendelig i redningsøjemed, selv om den ikke er klassificeret som redningsbåd. Et sådant fartøj burde kunne søge dispensation med hensyn til redningsflåde, men det åbner lovforslaget ikke mulighed for. Under alle omstændigheder bør den højtærede minister undersøge den meget tilfældige fremgangsmåde, hvorefter småfartøjers tonnagebestemmelser foretages. Der bør her være mere faste regler.

Jeg har endvidere en række yderligere indvendinger imod lovforslaget, indvendinger, som også nogle af de tidligere ordførere har været inde på. Fra bemærkningerne til lovforslaget har jeg noteret mig den sætning, at det fremsatte lovforslag i alt væsentligt dækker den af handelsministeriet nedsatte kommissions indstilling. Jeg mener, at lovforslaget i hvert fald på 2 afgørende punkter betyder en stramning af indstillingen.

Der er først spørgsmålet om mulighederne for at opnå dispensation fra de skærpede krav om skibes udrustning. Det drejer sig om lovforslagets ændring nr. 7, hvor dispensationsmuligheden efter min opfattelse er for utilstrækkelig til at imødekomme en række tilfælde, hvor en dispensationsnægtelse vil føre helt ud i det urimelige. Det er da også karakteristisk, at den internationale konvention, der er den direkte anledning til nærværende lovforslag, i den danske udgave både på side 124 og 166 har undladt bestemmelser, der er langt mere vidtgående end den dispensationsadgang, som det foreliggende lovforslag indeholder.

Så er der det andet punkt, hvor indstillingen er strammet, nemlig bestemmelsen i nr. 8, hvor det lille ord „kun“, sådan som den ærede ordfører for det radikale parti også nævnede det, har sneget sig ind bag efter. Hvis jeg ellers vurderer sprogets udtryksformer rigtigt, så betyder dette ord

en væsentlig beskæring af mulighederne for at opnå dispensation fra de strammede regler, en væsentlig beskæring, hvor det drejer sig om skibsanskaffelser fra udlandet. En sådan skærpelse kan betyde, at det danske rederierhverv i en hel del tilfælde afskæres fra at gøre erhvervet rentabelt inden for de sektorer, og det drejer sig vel i første række om linjefarten, hvor virkelig rentabilitet hører til sjældenhederne.

Ændringen i nr. 11, som omhandler bestemmelser vedrørende lastelinjemærkerne, synes os meget kategorisk. For det første fremgår det jo i dag meget klart af selve loven, hvor dybt et skib må lastes, så ændringen i nr. 11 kan i bedste fald kun betragtes som en af handelsministeriet truede hævet pegefinger, og her kan man så passende jævnføre med, hvad jeg før sagde om cancelliånden og cancellitonen. Men bestemmelsen har endnu en virkning, som formodentlig slet ikke er tilsigtet, nemlig den, at den forhindrer visse omladninger og andre lastdispositioner, når skibet ligger ved kajen eller i beskyttet farvand, hvor mindre, midlertidige lastelinjeoverskridelser er uden betydning og også uden videre praktiseres i dag. Man bør nemlig erindre sig, at lastelinjemærkerne er anbragt med passende sikkerhed ud fra den situation, som skibet i værste fald kan komme ud for gennem storm, hård sø, lastforskydninger og andre ekstremer. Derved bliver sikkerheden i havn og dækket farvand mange gange langt større end påkrævet, og dette har man da også under de nuværende bestemmelser og deres praktisering taget med i betragtning. Der synes absolut ikke at være tvingende grunde for at ændre loven på dette punkt.

Jeg vil derefter gerne sige et par ord om den særstilling, som skibsfarten i én henseende indtager inden for det danske erhvervsliv. I intet andet erhverv er det i så stort omfang pålagt udøveren at deltage i omkostningerne ved de offentlige syn, men for skibsfartens vedkommende har man oprindeligt belastet erhvervet med helt op til halvdelen af tilsynsomkostningerne. Ganske vist har inflation og pengeforringelse bragt denne halvdel, der i den forløbne tid er opkrævet gennem faste takster, ned til mellem 25 og 30 pct. af, hvad tilsynet koster, men selve beløbet betyder en diskri-