

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

Med disse bemærkninger skal jeg tillade mig at anbefale lovforslaget til hurtig og villig behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring i lov om udøvelse af erhverv i Grønland.*

Valgt blev: *Lis Groes, Mohr Dam, Dupont, Lund Jensen, Anker Jørgensen, Peter Jørgensen, Teichert, Rosing, From, Damsgaard, Holger Hansen, Poul Hartling, Ninn-Hansen, Knud Hertling, Stetter, Kirkegaard og Vivike.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

*Forslag til lov om ændring i lov om indkomstbeskatning af aktieselskaber m. v. [af Fanger m. fl.],*

*forslag til lov om ændring i lov om indkomstbeskatning af aktieselskaber m. v. [af Ib Thyregod m. fl.],*

*forslag til lov om ændring i lov om særlig indkomstskat m. v. [af Fanger m. fl.],*

*forslag til lov om ændring i lov om særlig indkomstskat m. v. [af Ib Thyregod m. fl.],*

*forslag til lov om ændring i lov om investeringsfonds [af Fanger m. fl.]*

og

*forslag til lov om ændring i lov om investeringsfond [af Ib Thyregod m. fl.].*

Valgt blev: *Ove Hansen, Holger Eriksen, Lis Groes, Egon Jensen, Hans Lund, Peter Nielsen, Chr. Rasmussen, Holm Tved, Ib Thyregod, Anders Andersen, Jens Chr. Christensen, Foged, Fanger, Hagen Hagensen, Knud Thomsen, A. C. Normann og Poul Dam.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændringer i lov om tilsyn med skibe.*

(Lovforslaget (nr. 71) findes i tillæg A. sp. 1009, fremsættelsen i tidenden sp. 2006).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om ændringer i lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse.*

(Lovforslaget (nr. 72) findes i tillæg A. sp. 1017, fremsættelsen i tidenden sp. 2006).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Hans Pihl:** Efter at det høje ting i maj 1964 har vedtaget, at konventionen af 1960 om sikkerhed på søen skulle ratificeres, har det vist sig ønskeligt at foretage en række ændringer i lov om tilsyn med skibe. Som den højtærede handelsminister har gjort opmærksom på, kunne de fleste bestemmelser i relation til konventionen gennemføres administrativt. Men da det er langt at foretrække, at så mange af bestemmelserne som muligt kan læses i loven, og da loven på nogle punkter i øvrigt savner en ønskelig klarhed, foreslås konventionens bestemmelser indarbejdet i denne samtidig med, at der foreslås visse andre ændringer.

I det foreliggende lovforslag fastslås det nu ganske nøje, hvilke skibe loven omfatter. Dette er af værdi, fordi ingen da fremover behøver at lede i bekendtgørelser og andre steder for at få fastslået, om et skib er omfattet af loven. På samme måde er det tydeliggjort, hvilke størrelser af skibe der skal have radiotelegrafanlæg, og hvilke skibe der kan nøjes med radiotelefonanlæg, og man imødekommer hermed et ønske, der har været fremsat i det høje ting om en nøjere specifikation af de krav, der bør

[Hans Pihl.]

stilles til de forskellige skibsstørrelser og skibsarter — alt under hensyntagen til, hvilke ruter de befarer.

Det må endvidere hilses med meget stor tilfredshed, at lovforslaget indeholder et klart påbud til alle skibe om, at de skal være forsynet med redningsflåder. Flåderne har ved de senere års forlis klart bevist deres betydelige fortrin fremfor redningsbåde. Jeg vil gerne her spørge den højtærede handelsminister, om der kan siges noget om de krav, der vil blive stillet til disse flåder. Det er jo så absolut de moderne, lukkede flåder, der giver den forulykkede de bedste chancer for at overleve et forlis.

Af andre vigtige ændringer vil jeg nævne skibstilsynets mulighed for at give ikke-passagerskibe ret til at befordre fiskere og andre med tilknytning til erhvervet mellem Færøerne og Grønland. Udviklingen af fiskeriet i disse områder gør det ønskeligt, at de pågældende personer får mulighed for at benytte enhver trafikchance. Der er jo ikke mange trafikmuligheder at vælge imellem under de himmelstrøg.

Som noget meget betydningsfuldt ser jeg lovforslagets bestemmelser om ministerens mulighed for at udfærdige forskrifter om, hvilke krav der må stilles til det materiel om bord i skibene, der skal benyttes til lastning og losning. Bestemmelserne tager jo alene sigte på at beskytte de personer, der arbejder om bord i skibene. Ofte er det meget store og tunge slæng, der skal flyttes, og det er på høje tid, at der opstilles regler for materiellets styrke og hensigtsmæssighed. Disse bestemmelser må jo ses i relation til det lovforslag, det høje ting i øvrigt behandler om ændringer af arbejderbeskyttelsesloven vedrørende lastning og losning.

I øvrigt hilser jeg med tilfredshed de beføjelser, der bliver tillagt skibstilsynet, herunder at tilsynet får overdraget nogle af de beføjelser, der tidligere har ligget hos handelsministeren. Ingen minister vil jo være i stand til at træffe afgørelser af den omhandlede karakter uden en indstilling fra skibstilsynet, og jeg vil derfor ikke være betænkelig ved at lade myndigheden ligge hos denne instans.

Ligeledes finder jeg det i princippet ganske rimeligt, at ministeren fritages for at

afgøre, om der skal rejses tiltale mod nogen efter denne lov. Det bør overlades til andre myndigheder.

På mit partis vegne kan jeg altså anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

Om forslag til lov om ændringer i lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse kan jeg nævne, at også dette lovforslag må ses i relation til den føromtalte konvention.

Jeg har ingen bemærkninger til, at rederierne kan pålægges pligt til at offentliggøre de sejlruiter, de agter at anvende over Atlanten. Jeg rystes heller ikke, fordi det foreslås, at den til enhver tid siddende handelsminister skal kunne udfærdige visse regulativer, der før kun kunne udstedes som kgl. anordninger. Derimod vil jeg gerne sige, at jeg hilser med tilfredshed den præcisering, forslaget indeholder: at alle arter af nødsignaler kun må bruges i nødsituationer og ikke til andet formål. Alt for ofte er store, kostbare eftersøgninger sat i gang grundet på tankeløshed. De skærpede bestemmelser om en skibsførers pligt til at afblæse en nødmelding har samme sigte, og jeg kan kun anbefale dem.

Må jeg endelig sige, at alt for ofte må søværnskommandoen sætte det store, kostbare redningsapparat i gang, fordi aldeles ukundige mennesker formålsløst sætter livet på spil. Det er meningsløst, at vi i Danmark, hvor alle skulle kende de farer, der er forbundet med at færdes på søen, skal opleve den ufattelige letsindighed, som lystfiskere og andre undertiden udviser. Der er grund til at udtrykke taknemlighed over for de mange, der i sådanne situationer uden tøven gør deres pligt i eftersøgningsarbejdet, men vi må som søfartsnation beklage, at ikke alle har lige stor respekt og forståelse for vort redningsapparat. Som oftest opstår de her nævnte situationer for fartøjer, der måske falder uden for de love, vi her behandler, men jeg har ønsket at gøre disse bemærkninger, fordi de søfartsmyndigheder, der har ansvaret for redningsaktionerne, oftest kun får kritikken at høre, medens man let glemmer den anerkendelse, de fortjener.

Med disse ord vil jeg på mit partis vegne anbefale begge lovforslag til en hurtig og velvillig behandling.

**Conrad Kofoed:** Der er endnu ikke gået et år, siden vi sidst havde loven om tilsyn med skibe til behandling, men som det fremgår af fremsættelsen, er den danske skibstilsynslov baseret på en international konvention, og der er nu sket ændringer i forhold til den tidligere konvention. Flere af bestemmelserne kan ændres administrativt, men hvad angår reglerne om skibes udstyr med radioanlæg, redningsmidler o. lign., er lovændring nødvendig. Det bliver nu nærmere præciseret, hvad der kræves af materiel. Alle er vel enige om at ønske sikkerhedsudstyret så godt som muligt, og kan de foreslåede ændringer medvirke til at øge sikkerheden på søen, ser mit parti med velvilje derpå.

Det er ikke store ændringer, der er tale om, men dog ændringer, der vil få betydning for erhvervet. Redningsmateriellet må være tidssvarende, så det kan virke effektivt i en given situation. Hvad angår skibes udrustning med radioanlæg, redningsbåde og -flåder, kan der gives dispensation i visse tilfælde, men der synes dog her at være tale om en skærpelse, når man sammenholder med den tidligere sikkerhedskonvention; det er vel ting, vi kan drøfte i et eventuelt udvalg. Hvad angår redningsmateriellet, redningsapparatet, kan der ske ændringer, og med den tekniske udvikling, vi er inde i, kan der fremkomme meget nyt.

Ifølge den foreslåede § 19, stk. 2, fastsætter handelsministeren bestemmelser om udførelse af tilsyn med danske skibe uden for riget. Jeg skal ikke her sige, om der er erfaring for, at en rejse til udlandet for at få foretaget tilsyn er påkrævet, og ganske umiddelbart vil man vel nok synes, at det må dreje sig om en vis bekostning. Jeg vil meget gerne høre noget om ministerens syn på dette.

Spørgsmålet om dette tilsyn og dets eventuelle omfang, som der kan blive tale om, er ting, vi også kan tale om, men vi er altså enige om, at sikkerheden har en førstprioritet. Spørgsmålet er, hvad der er nødvendigt, og det samme kan vel siges med hensyn til bestemmelsen om, at der når som helst og hvor som helst skal kunne foretages skibstilsyn. Jeg tænker selvfølgelig her på kgl. anordning af august 1951, og om denne ordning ikke har virket tilfredsstillende. Bestemmelsen om fartserti-

fikater kan vi vel også drøfte i et udvalg.

For mig at se er der altså forskellige skærper i lovforslaget. En vis smidighed kan vel ofte være nødvendig. Med den betydning, skibsfarten har for vort samfund, må der udvises varsomhed med at pålægge unødige forpligtelser til at overholde reglerne for sikkerheden, men det gælder i særlig grad om at få materiel og udstyr.

Vi hilser med tilfredshed bestemmelserne i forslag til lov vedrørende skibsfartens betryggelse om offentliggørelse af sejlruiter og om nødsignaler. Vi er tilfreds med netop dette, at man ikke skal kunne foretage unødigt alarmering og få sat en unødigt eftersøgning i gang, og vil gerne forhandle derom. Jeg kan derfor tilsige mit partis støtte til behandling af begge lovforslag.

**Hindkjær Pedersen:** Det fremsatte forslag til lov om ændring i lov om tilsyn med skibe skyldes visse ændringer i den vedtagne internationale konvention af 1960 om menneskeliv på søen i forhold til den tidligere gældende konvention af 1948. Den ny konvention er ratificeret af Danmark og træder i kraft den 26. maj i år.

I tilsynsloven af 1951 var der med hensyn til radio kun medtaget en bestemmelse om, at skibe skulle være forsynet med de af hensyn til sikkerheden nødvendige radioanlæg. Nærmere regler var fastsat ved en bekendtgørelse om radioanlæg og radiotjeneste i skibe. I det nu fremsatte lovforslag er det for visse skibe i visse farter nærmere præciseret, hvilke der skal have radiotelegrafianlæg, og hvilke der kan nøjes med radiotelefonanlæg. Samtidig er reglerne for skibenes forsyning med redningsudstyr bragt i overensstemmelse med konventionens bestemmelser, ligesom man har benyttet lejligheden til at ajourføre loven på grundlag af indhøstede erfaringer, siden den tidligere lov trådte i kraft.

Der er i lovforslaget søgt hjemmel for, at ikke-passagerskibe kan få tilladelse til lejlighedsvis at befordre fiskere imellem Færøerne og Grønland, og man har samtidig opstillet de øvrige dispensationsbestemmelser på en langt mere overskuelig måde end før. Dette hilses med glæde, men på grund af de nu optagne bestemmelser om skibes udrustning med radioanlæg og redningsudstyr er det formentlig hensigtsmæs-

## [Hindkjær Pedersen.]

sigt at optage en dispensationsbestemmelse også herom i lovforslaget. Der findes i sikkerhedskonventionen en sådan dispensationsbestemmelse for skibe, der på kortere rejser kun fjerner sig lidt fra kysten, og der må formentlig i sådanne tilfælde skabes hjemmel for en dispensation, såfremt kravene viser sig at være åbenbart urimelige og unødvendige. Men det er et forhold, som kan drøftes i udvalget.

Der må også være adgang til i henhold til loven at dispensere, såfremt den tekniske udvikling skulle gøre det muligt at benytte nye redskaber eller apparater, der på tilfredsstillende måde kan erstatte de nu brugte, fordi de er mindst lige så effektive og virksomme som de andre.

Som et kuriosum har jeg bemærket, at nu også andre passagerer end dækspassagerer lovmæssigt er sikret anstændige toilet- og soveforhold.

Med hensyn til den foreslåede adgang for skibstilsynet til at foretage syn af danske skibe i udlandet vil jeg gerne spørge den højtærede handelsminister, om den i henhold til tilsynsloven af 28. marts 1951 udstedte anordning om udøvelse af tilsynet med danske skibe uden for riget ikke har virket tilfredsstillende. Det er bekosteligt for både stat og reder at lade skibstilsynet foretage syn i udenlandske havne, medmindre det er i det nærmeste udland. For et sådant syn må det vel også gælde, at det kun bør foretages, såfremt særlige grunde taler derfor.

Dette må også være tilfældet for den beføjelse, der gives skibstilsynet gennem den foreslåede tilføjelse til § 26 angående kontrolsyn i almindelighed.

Det ser for mig ud, som om ministeren i henhold til den foreslåede § 10, stk. 2, skal kunne foreskrive, at alle skibe skal være forsynet med lastelinjemærker og med friboardscertifikat uden hensyn til størrelse og fart. Selv om den højtærede handelsminister vel nok selv kan finde en fornuftig begrænsning af den her nævnte foreslåede tilføjelse til § 10, vil det dog vist være hensigtsmæssigt at fastlægge visse grænser for denne beføjelse med hensyn til de omhandlede skibes størrelse og fartområde.

Jeg skal ikke her omtale dette lovforslag nærmere og med hensyn til forslag til lov

om ændringer i lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse kun sige dette, at jeg finder alle de foreslåede ændringer både rimelige og ønskelige. Dette gælder ikke mindst bestemmelsen om at tilbagekalde visuelle nødsignaler, når nødsituationen er overstået. Det er jo tilfældet for radiosignaler, men gælder ikke for visuelle signaler. Det kan hilses med glæde, at det kommer med nu. Bestemmelsen om, at anvendelse af nødsignaler i utide er forbudt og kan straffes, er også såre nyttig. Jeg vil dog i forbindelse med, at man instruerer søfolk om, hvilke signaler de skal bruge, når et skib er i nød, fremhæve, at det er lige så nødvendigt at instruere alle andre end søfolk, der færdes på søen, om, hvilke signaler de ikke må bruge.

Jeg skal på mit partis vegne tilsige velvillig behandling af de her foreliggende lovforslag.

**Svend Haugaard:** Det er klart, at alle kan tilslutte sig, at der skal skabes størst mulig sikkerhed i skibsfarten, både når det gælder passagerer, og når det gælder mandskab. På den anden side er det os ikke helt ligegyldigt, om der er et rimeligt forhold mellem den opnåede sikkerhed og de økonomiske byrder, der pålægges de interesserede parter.

Lovforslaget om ændringer i lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse kan jeg give min ubetingede tilslutning — ikke mindst med hensyn til bestemmelsen, der har til formål at begrænse misbrug af nødsignaler — og gør derfor det færdig først.

Det andet lovforslag, forslag til lov om ændringer i lov om tilsyn med skibe, kan jeg give knap så uforbeholden tilslutning. Der har været nedsat en kommission med de interesserede parter, og man har, så vidt jeg har forstået, afgivet en betænkning. Jeg synes, det var naturligt, om man havde fulgt denne betænkning op eller i hvert tilfælde motiveret, hvorfor man på en række punkter ikke har gjort det. Der står i bemærkningerne til lovforslaget, at de dækker i alt væsentligt kommissionens indstilling, men der står ikke noget om, hvor de ikke gør det; og det er i øvrigt heller ikke angivet, hvad man forstår ved „væsentligt“. Det er klart, at man må følge den internationale konvention — og det

[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

**[Vivike.]**

besejler et af verdens mest farlige farvande. En radiotelefon, som er påbudt i mindre skibe, har ikke nogen lang rækkevidde, og ydermere er radiotelefonanlæg jo meget mere sensible end radiotelegrafanlæg over for black-out, altså de forstyrrelser i atmosfæren, som navnlig findes i det grønlandske område. Ingen kan frigøre sig for den tanke, at besætningen på „Hanne S.“ havde været reddet, hvis „Hanne S.“ havde haft radiotelegrafanlæg om bord.

Det, det drejer sig om, er sikring af menneskeliv, og på det område synes jeg ikke vi har været særlig ivrige.

Jeg tænker her på den forringelse af sikkerheden, som det høje ting foretog, da man slækkede på bemandingsloven; denne sikkerhed forringes yderligere, idet statens skibstilsyn jo dispenserer fra denne dårlige bemandingslov og dispenserer på stribe, uanset at den socialdemokratiske ordfører, det ærede medlem hr. Peter Nielsen, anbefalede bemandingsloven med den motivering, at man måtte have den for at komme væk fra de mange dispensationer. Der dispenserer kolossalt, og skibstilsynet svækker på den måde sikkerheden for menneskeliv om bord i skibene.

Bemandingsloven dækker ikke passager-skibe; men ingen, ikke engang jeg, havde drømt om, at der ville blive foretaget en nedskæring af besætningerne i passager-skibe. Alligevel sker der jo nu dette ulykkelige, at statens skibstilsyn meddeler rederne, at det og det skib kan sejle med én eller to matroser mindre. Det er min opfattelse, at statens skibstilsyn skulle sørge for, at der var så stor sikkerhed som muligt. Det forekommer mig, at det i øjeblikket sørger for det modsatte. De meddeler rederne dispensation, uanset at rederne ikke engang har bedt om nedskæring af besætningerne. Det er meget vanskeligt at finde ud af, hvad meningen er; men meningen må altså være den i meget høj grad at tilgodese rederne på menneskers bekostning. De redere, der føler ansvar for passagerer og besætning, vil sikkert, trods disse meddelelser fra skibstilsynet, ikke mindske besætningerne; det gælder f. eks. den kgl. grønlandske handel, som jeg anser for at være et rederi, der optræder med ansvar; men de ansvarsløse redere vil gøre det.

Vi har altså en svækkelse af sikkerheden til søs. Jeg vil håbe, at vi i udvalget kan komme frem til at få en bedre sikkerhed; jeg tænker her som sagt navnlig på Grønlandssejladsen.

Bortset herfra kan vi anbefale lovforslagene; der er altså blot visse ting, vi gerne vil se på og have forbedret.

**Rimstad:** Til lovforslaget om skibsfartens betryggelse har jeg ikke mange bemærkninger at gøre. Jeg finder det gavnligt og påkrævet, at der i henhold til nr. 4 i lovforslagets § 1 udstedes forbud mod anden anvendelse af de signaler, hvormed der til søs tilkendegives, at der foreligger en nødsituation. For den, der ved midsommertid oplever hele festfyrværkeriet med de røde raketter, som jo desværre kan købes frit i handelen som meget andet fyrværkeri, står det helt klart, at kommer et skib uden radio i en eller anden fare ved vore kyster på den tid, vil der kun være meget ringe sandsynlighed for, at en redningsaktion vil blive indledt. Jeg tror derfor, at det yderligere ville være gavnligt, om handel med nødraketter blev pålagt restriktioner, så politiet virkelig var i stand til at håndhæve det forbud, som ændring nr. 4 til § 5 er udtryk for. Jeg kan i øvrigt på mit partis vegne tilsige handelsministeren støtte til dette lovforslag.

Det ligger lidt anderledes med hensyn til forslaget om ændringer i lov om tilsyn med skibe. Over for dette lovforslag har mit parti en række principielle indvendinger, fordi vi synes, at en del af dette lovforslag er præget af, hvad man måske nok kunne kalde cancelliånden eller cancellitonen, altså de synspunkter, som embedsmænd, der tilbringer dagene ved skrivebordet, når frem til, hvis de ikke i tilstrækkeligt omfang lytter til røster, der kommer fra det praktiske livs folk, der ved, hvor skoen trykker.

Jeg vil begynde med at spørge den højtærede handelsminister, om det er lovforslagets mening, at ethvert skib over 20 t skal være forsynet med redningsflåde, sådan læser jeg nemlig reglen. Jeg finder ikke dette krav helt rimeligt, i hvert fald ikke så længe tonnagesættelse sker ud fra så tilfældige afgørelser, som tilfældet er i dag. Der findes i vore havne og ved vore kyster

[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-

## [Rimstad.]

minering af dette for vor valutaindtjening så vigtige erhverv. Hvis man fra statens side ønsker at opretholde denne forskelsbehandling — og det gør man jo sikkert i en situation, hvor statsindtægter synes så påkrævede som aldrig før — må man retfærdigvis undlade enhver ikke absolut nødvendig udvidelse af skibstilsynets virke.

Dette synspunkt har man ikke fulgt i ændring nr. 14, der angår tilsynet med danske skibe i udlandet, hvor praksis hidtil har været, at sødygtigheden kunne underkastes kontrol, såfremt de implicerede parter, mandskab, officerer eller fører, efter nærmere i sømandsloven fastlagte regler insisterede herpå. Denne bestemmelse har vist sig at fungere udmærket i praksis, og en udvidelse af skibstilsynets beføjelser på dette punkt så langt, at tilsynet selv kan vælge tidspunkt og lejlighed til sådanne syn i udlandet, vil simpelt hen være at spille statens og rederierne penge til ingen nytte, for der er ikke i dag behov for sådanne syn, og man bør vel ikke sende danske embedsmænd til udlandet for dyre rejsepenge og diæter i fremmed valuta, uden at det er strengt påkrævet.

De samme synspunkter må man anlægge over for nr. 19, der udvider kontroltilsynet fra at omfatte de lovbestemte periodiske syn med tillæg af de tilfælde, som ekstraordinære situationer som havari eller ombygninger medfører, til fremtidig at kunne foretages vilkårligt efter skibstilsynets skøn. Dette kan ikke være rigtigt. Der er intet behov for denne udvidelse, som vil være både kostbar og tidrøvende for rederi og mandskab, og som vil forstærke gnidningen mellem befolkningen og embedsmændene, fordi de sidste får beføjelser, der på urimelig måde tillader dem at gribe ind i befolkningens eget ansvarsområde og den frihed under ansvar, som er et af folkestyrets kendetegn.

Endelig er der nr. 24, som også forøger rederierhvervets byrder, fordi den pålægger rederierne at afholde samtlige udgifter ved afflysning af syn, såfremt årsagen til afflysningen kan tilregnes dem. Også dette er et brud på den hidtidige praksis.

Jeg føler mig her fristet til at understrege den ærede socialdemokratiske ordførers bemærkning forleden dag, da vi diskuterede

økonomiministerens redegørelse, hvor han sagde, at det uheldigste, man kunne gøre, var at opspise sædekornet, der skulle skaffe føde de kommende år. Denne bemærkning var så rigtig, som den var sagt.

Vi opretholder vor meget levestandard gennem vore erhvervs valutaindtjening. Hvis denne foregår med held efter afprøvede regler, bør man være meget varsom med at skærpe disse og i hvert fald ikke foretage ændringer, uden at der foreligger tungtvejende grunde dertil.

Vi kan af de her nævnte grunde ikke umiddelbart tilsige den højtærede handelsminister støtte til dette forslag. Vi vil afvente udvalgsbetænkningen for at se, om nogle af de spørgsmål, vi her har rejst, under udvalgsarbejdet kan finde en for os tilfredsstillende løsning.

**Handelsministeren (Lars P. Jensen):** Det skal straks siges, at jeg synes, de to lovforslag har fået en meget grundig behandling her ved denne første principielle behandling af lovforslagene. Men det er klart, at det er indviklede problemer. Jeg er ikke i stand til at svare på alle de spørgsmål, der er rejst; de er af så teknisk karakter, at vi må lade nogle af dem besvare i udvalget, men jeg har forstået, at de ærede medlemmer er indforstået med, at nogle af disse spørgsmål kan rejses i udvalget, og at vi dér kan få en afklaring eller opklaring.

Jeg takker i øvrigt for den linje, der er gået igennem hele diskussionen her i dag, idet man fra alle partier har givet tilsagn om at ville styrke sikkerheden til søs. Men det var, som om det et par steder kom frem, at det ligesom kneb med at have den i noget. Man kan ikke både blæse og have mel i munden, man kan ikke både sige, at man vil styrke sikkerheden, og så ikke ville de midler, der er nødvendige for at nå frem til denne sikkerhed. Men det er klart, at detaljerne er vi villige til at snakke om i udvalget.

Det ærede medlem hr. Hans Pihl var inde på kravene, der måtte stilles til redningsflåderne. Så vidt jeg er orienteret, ligger det sådan, at for de redningsflåder, som kan påbydes i skibene, skal man tage hensyn til en lang række krav, som er nedfældet i internationale aftaler og er af international karakter. Det gælder deres styrke,



## [Handelsministeren.]

det gælder deres størrelse, det gælder navnlig det udstyr, som disse redningsflåder skal have. Der ligger helt klare aftaler om, hvordan det skal være.

Det ærede medlem var inde på spørgsmålet om skibenes betryggelse og gjorde i sin glæde over, at der nu var lovhjemmel til at forlange, at man skulle tilbagekalde nødsignaler, en bemærkning om, at det var beklageligt, at man ikke for lystfiskere kunne forlange det samme. Det erkender jeg, men det er noget svært, for de små både har ikke disse midler at tilbagekalde nødsignaler med. Jeg kan i denne forbindelse gøre opmærksom på, at det er oplyst for mig, at man fra justitsministeriets side det sidste års tid har søgt straffen skærpet for overtrædelse af disse regler.

Jeg skal ikke gøre så mange kommentarer til de ærede medlemmer, for som sagt, det er detaljer, væsentlige detaljer, men ting, som bedst egner sig til behandling i et udvalg. Der er dog et par enkelte punkter, jeg gerne vil gøre et par kommentarer til. Der er et par af de ærede ordførere, der har givet udtryk for, at det var urimeligt, at man skulle have lov til at føre tilsyn med skibe i fremmed havn, og jeg fik en fornemmelse af, at man troede, det skulle gøres på en vilkårlig måde. Det er ikke tanken med det. Det er da helt klart, at der skal være særlige grunde til at foretage sådanne syn; det skal ikke gøres på helt vilkårlig måde.

Det ærede medlem hr. Vivike var også inde på nogle spørgsmål bl. a. om tonnagerænserne. Det er klart, at dette spørgsmål kan tages op i udvalget.

Det ærede medlem var inde på et andet spørgsmål, som jeg gerne vil knytte et par kommentarer til, selv om det ikke vedrører dette lovforslag, nemlig spørgsmålet om bemandingsloven. Det ærede medlem kritiserede den lov, som dette folketing har gennemført. Det er fuldstændig korrekt — og det står også i denne lov — at man for passagerskibe kan regulere mandskabet, og

det ærede medlem er sikkert vidende om, at dengang loven blev vedtaget, blev der nedsat et bemandingsnævn. Det ærede medlem er sikkert også bekendt med, at der dengang var diskussion mellem parterne om, hvorvidt dette bemandingsnævns afgørelser skulle være inappellable eller der skulle være mulighed for at appellere dets afgørelser til handelsministeren. Det ærede medlem er sikkert også bekendt med, at det blev dengang fra begge parter godkendt, at denne appel ville man ikke have. Bemandingsnævnets afgørelser er altså inappellable, og det har begge parter, søfolkene og rederne, været enige om.

På den foranledning, det ærede medlem nu har givet mig, vil jeg gerne sige, at jeg i den sidste tid har haft forhandlinger med sømændene og søfyrbøderne om de dispensationer, der er givet i tiden, siden bemandingsnævnet trådte i funktion. Jeg kan også sige til det ærede medlem, at jeg følger disse dispensationer meget nøje, for jeg har den opfattelse, at en dispensation kan ikke bruges på en sådan måde, at den fordrejer lovens ånd og bogstav. Derfor vil jeg følge udviklingen meget nøje for at se, om ikke man på denne måde, som jeg sagde, fordrejer lovens ånd, for det kan efter min opfattelse ikke være meningen med dispensationer. Det er klart, at spørgsmålet har en vis betydning for sikkerheden på søen.

Jeg er klar over, at der er en hel række spørgsmål, vi skal drøfte. Det er lige så klart, at de spørgsmål, som er nævnt af det ærede medlem hr. Rimstad, der ikke bliver medlem af udvalget, også vil blive taget op i udvalget. Så dem kan vi komme tilbage til ved anden behandling.

Med disse bemærkninger vil jeg takke for den tilslutning, der er givet til lovforslagene.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Hans Pihl:** Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning *vedtoges* dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændringer i borgerlig straffelov. (Konfiskation, fuldbyrdelse af frihedsstraf m. v.).*

(Lovforslaget (nr. 70) findes i tillæg A. sp. 937, fremsættelsen i tidenden sp. 1962).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Thisted Knudsen:** Det kan måske være lidt trist at være medlem af den nuværende regering i disse dage, hvor skatter myldrer frem på jord, og det er mig derfor en særlig glæde at kunne komplimentere den højtærede justitsminister for det foreliggende lovforslag. Jeg betragter det i det store og hele som udtryk for nogle meget væsentlige fremskridt, og dertil kommer så den store fordel, at lovforslaget i hvert fald ikke ret meget kan belaste den statskasse, der har det så ondt i disse dage.

Lovforslaget vil selvfølgelig blive gjort til genstand for en udvalgsbehandling, og i dette udvalg vil der være lejlighed til at drøfte de mange store og også alvorlige problemer, der er knyttet til dette lovforslag.

Jeg skal gøre nogle enkelte, rent principielle bemærkninger om lovforslaget.

Angående prøveløsladelserne, som efter min opfattelse er noget af det vigtigste i forslaget: vi har jo lært i strafferetten, at der er noget, der hedder det generalpræventive hensyn, det husker jeg i hvert fald endnu, og spørgsmålet er, hvor langt dette hensyn fører os. Der må efter mit skøn findes et eller andet balancepunkt, men jeg mener, at de prøveløsladelsesregler, som forslaget indeholder, ikke kan stride imod det generalpræventive hensyn. Det medfører fordele; også de kortere fængselsstraffe kommer prøveløsladelsesreglerne nu til gode; jeg regner med, at de vil blive

meget stærkt benyttet, og her kan jeg principielt give tilslutning til lovforslaget. De nuværende prøveløsladelsesregler — det ved i hvert fald vi, der arbejder praktisk med strafferetsproblemerne — har ofte virket meget skævt og ofte været meget stive; der har derfor været et behov for nye regler.

Endelig er der en lille ting som hæftestraffen. Jeg forstår af lovforslaget, at man nu forlader enestueprincippet og går over til det, vi må anvende på sygehusene, fællesstuer. Vi har ikke noget at erindre herimod. Det drejer sig jo om et ganske bestemt klientel, i hvert fald hovedparten af dem, der efterhånden sidder i hæfte, de såkaldte spritbillister, og de har måske godt af lidt selskab, så heller ikke det har vi noget at indvende imod.

Jeg kunne rejse et andet spørgsmål i forbindelse med spritbilisterne og hæftestraffen. Jeg har lige fået oplyst, at vel betaler man noget for det lille ferieophold; man begyndte i sin tid med at betale 2 kr., nu betaler man vist 6 kr. Til gengæld får man 4 kr. for det arbejde, man præsterer. Men mon det ikke er sådan, at en fange, selv en, der sidder i hæfte for at have kørt bil i spirituspåvirket tilstand, koster samfundet ikke så lidt? En hæftestraf koster måske samfundet 40-50-60 kr. Spørgsmålet er, om der er grund til at se på den betaling, som ydes her, eller om der er så stærke grunde til ikke at røre ved betalingen, at man skal unnlade det. Jeg regner med, at det vil være muligt under udvalgsbehandlingen at undersøge denne side af hæftestraffen lidt nærmere.

Så er der endelig bestemmelsen om betlere. Jeg tror, at Storm Petersen ville have glædet sig i dag, og at han på sin særlige måde ville have takket den højtærede justitsminister. Vi lever i et velstands- og velfærdssamfund, og disse betlere er jo efterhånden blevet så få, at man ikke mere har fornøjelsen af at se en af de originaler, som Storm Petersen kunne tegne. Udviklingen har altså ført os så langt, at vi kan lempe reglen angående betlerne. Nu er det min erfaring, at når politiet har stået over for disse landevejens riddere, har politiet været ridderligt. De har som regel lukket det ene øje, ikke sandt, og sagt: går du til højre, så går jeg til venstre.