

[Orla Møller.]

kirkeministeren om at søge byggekvoteaen for kirkebyggeriet i Danmark udvidet betydeligt må få den bedst mulige modtagelse hos rette vedkommende.

**Kirkeministeren (Bodil Koch):** Jeg takker udvalget for den hurtige og positive behandling af dette lille lovforslag. Jeg vil ganske særligt takke, fordi man har støttet kirkeministeriets ønske om en forhøjet byggekvote. Vi har naturligvis allerede en ansøgning inde, og jeg tror ikke, det er for meget at sige, at jeg har et begrundet håb om, at ansøgningen vil blive efterkommet, og dér vil det betyde forfærdelig meget, at samtlige partier går ind for det. Jeg takker udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændringer i søloven.*

(Lovforslaget (nr. 156) findes i tillæg A. sp. 1921, fremsættelsen i tidenden sp. 3922).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages de under punkterne 3 og 4 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

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

(Lovforslaget (nr. 157) findes i tillæg A. sp. 1917, fremsættelsen i tidenden sp. 3924).

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning angående et af den internationale arbejdskonference i Genève i 1958 vedtaget udkast til konvention angående søfolks nationale identitetspapirer.*

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XVIII) findes i tillæg A. sp. 2033, fremsættelsen i tidenden sp. 3925).

Sagerne sættes til forhandling.

**Hans Pihl:** Det af handelsministeren fremsatte forslag til lov om ændringer i søloven bygger, som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, på det princip, at den bestående retsenhed, der har været gældende i Norden i et par menneskealdre, skal videreføres. Dette må synes såre naturligt, da sølovgivningen såvel som megen anden lovgivning mere og mere bliver præget af ensartethed i de nordiske lande. De foreslåede ændringer, som må betragtes som et resultat af de nordiske drøftelser, må jo så tilstræbes gennemført uden alt for store ændringer, da ensartetheden ellers vil blive sat over styr. Jeg skal da heller ikke fremsætte mange bemærkninger, hverken om skibsførerens status, om havariafsnittet, om fordelingen af bjærgeløn eller om reglerne for skibsbøger og søforklaring ud over, at jeg gerne vil stille handelsministeren et par principielle spørgsmål.

Det første spørgsmål angår den foreslåede § 230. Det fremgår af denne paragraf, at det kan antages at forekomme, at et ikke-forretningsmæssigt, statsejet skib deltager i en bjærgning, og jeg ser af bemærkningerne, bilag 3, at man her bl. a. tænker på marinens fartøjer og fordelingen af bjærgeløn til besætning og skib i sådanne tilfælde. Jeg vil meget henstille til handelsministeren at optage de fornødne forhandlinger med forsvarsministeriet, så at der kan udfærdiges en moderniseret instruks for marinens skibe om, i hvilke tilfælde disse skibe kan gå til undsætning, når andre skibe må befrygtes at være i nød. En ændret instruks på dette område synes påkrævet.

Under henvisning til samme paragraf vil jeg gerne anmode handelsministeren om at undersøge, om der ikke burde nævnes kommunalt ejede skibe i denne paragraf. Jeg tænker på et tilfælde, hvor et kommunalt lods fartøj blev anmodet om assistance til et handelsskib, der var stedt i en situation, som meget nær kunne betegnes som havari, og hvor lods fartøjet faktisk foretog en bjærgning, en bjærgning, som rederen ikke ville anerkende, da bjærgningen var vel overstået. I sådanne tilfælde burde et kommunalt ejet fartøj og dets besætning være

[Hans Pihl.]

undergivet samme betingelser som det stats-ejede skib og besætningen.

Det andet spørgsmål, som jeg gerne vil knytte en enkelt bemærkning til, er foringen af skibsbøgerne. Kaptajnen på et skib har pligt til at føre dets bøger. Det er hans ansvar i hvert fald, at det bliver gjort. Men det er samtidig skibsførerens ansvar at påse, at skibet er sødygtigt, at lasten er behørigt stuvet, at lugerne er forsvarligt skalkede, og han har i det hele ansvaret for, at alt det, som har betydning for sikkerheden, er i orden, før skibet lægger fra kaj. Jeg spørger derfor: ville det ikke være rigtigt, at en talsmand fra besætningen fik ret til i skibsbøgerne kortelig at tilføje sit syn på de forhold, der har sikringsmæssig betydning for alle om bord? Dette er ikke ønsket, fordi man har i sinde at fratage kaptajnen noget ansvar eller for at muliggøre utidig indblanding, men for at kunne støtte kaptajnen over for et måske vrangvilligt rederi, og for at det af skibsbøgerne kan dokumenteres, hvis besætningen gennem sin talsmand har fundet anledning til at påtale en eller flere mangler. Jeg synes i hvert fald, at dette problem er en overvejelse værd i en tid, hvor vi mere og mere taler om samarbejde og demokrati på arbejdspladserne.

Må jeg dernæst gøre nogle bemærkninger om lovforslaget om ændringer i lov om måling af skibe, hvoraf det fremgår, at man tilstræber et ensartet internationalt skibsmålingssystem. Da lovforslaget ydermere sigter imod at øge sikkerheden derved, at de såkaldte tonnåbninger lukkes, må det så absolut møde velvilje. Imidlertid indeholder hele det område, som loven omfatter, mange aspekter, og det vil derfor være rimeligt med en udvalgsbehandling.

Det problem, de søfarende på dette lovområde særlig hæfter sig ved, er den nedmåling, som stadig påstås foretaget, og som for en ukyndig i hvert tilfælde må forekomme særdelede mærkværdig. Jeg er fuldt ud bekendt med, at der i 1959 blev indført ændrede regler for måling af stålskibe og i 1962 dekretet tilsvarende bestemmelser for træskibe; men dette tiltrods ved jeg, at den såkaldte nedmåling er et problem, som de søfarende og deres organisationer interesserer sig meget for. Om der i denne

omgang kan gøres noget effektivt, ved jeg ikke, men det vil være nyttigt, at problemerne bliver belyst, sådan at de måske kan indgå i senere internationale drøftelser.

Må jeg endelig til forslaget til folketingsbeslutning om ratificering af Genèvekonventionen om identitetspapirer for søfolk fremsætte et par bemærkninger. Forslaget om ratificering af konventionen, der blev vedtaget i Genève af den internationale arbejdskonference, må kunne tiltrædes fra alle sider. Sagen er grundigt undersøgt af de nordiske søfartsadministrationer og af fremmedpolitiet i Norden og gennemdrøftet af disse instanser, sådan at de praktiske spørgsmål ikke skulle få konsekvenser ved gennemførelsen. Formålet er jo alene at lette adgangen for sømanden til at få landlov og til at få muligheder for indrejse og gennemrejse, når dette er nødvendigt — når man skal tiltræde eller fratræde tjenesten om bord — på den måde at der udstedes identitetspapirer til den pågældende. Med den ikke ubetydelige flåde, der er hjemmehørende i Danmark, må det være naturligt, at folketinget tiltræder det foreliggende forslag til folketingsbeslutning.

**Conrad Kofoed:** Jeg skal søge at undgå gentagelser om disse forslag, som der sådan set er gjort rede for.

Da vi sidst behandlede søloven, blev mange ting drøftet i et udvalg — også områder, som lovforslaget i dag omhandler; men da samtlige nordiske lande endnu ikke dengang havde færdigbehandlet spørgsmålene, blev disse regler altså ikke gennemført. De optrykte bilag til lovforslaget giver et meget godt indtryk af motivet til bestemmelserne og retningslinjerne. Nu er lovforslaget nok vidtspændende, hvis man skulle gå i detaljer med samtlige paragraffer; det vil dog være unødigt, eftersom det er kulegravet og vi stort set kan tiltræde retningslinjerne.

Der er en del ændringer, som er af teknisk og redaktionel karakter, og dem vil vi fra mit parti se velvilligt på. Men der er et område, som der måske kan herske tvivl om, nemlig hvor havariopgøret skal finde sted: om det, som der står i lovforslaget, er rederen, der bestemmer stedet, eller om det skulle foretages, hvor losning finder sted. For mig at se får skibsføreren et

[Conrad Koføed.]

større ansvar, hvad der vel også er naturligt, ligesom afsnittet om skibsbøger og deres opbevaring er præciseret på en god måde. Skibsføreren har ansvaret for sit skib og må derfor også have bemyndigelse. Også reglerne for bjærgeløn er nærmere præciseret og kan stort set tiltrædes. Der vil nok ofte kunne opstå tvivlsspørgsmål med hensyn til bjærgelønnens fordeling, men de foreslåede regler skulle dog stort set kunne dække.

Hvad angår søforklaring, er opregningen af tilfælde, i hvilke der skal afgives søforklaring, udvidet, ligesom der er optaget en bestemmelse om, at der kan begæres ny søforklaring, såfremt der foreligger nye oplysninger. Dette sidste synes jeg er rimeligt og naturligt.

Udvalget fra de nordiske lande har ved revisionen af sølovene søgt at skabe ensartede regler for søfarten, og det synes jeg vi skal hilse med tilfredshed. Det nordiske samarbejde synes at have ført til en forenkling af bestående bestemmelser samt en klarere formulering, hvad vi kun kan hilse med tilfredshed.

Som andre steder kan der vel være detaljer, som det kunne være af interesse at få nærmere drøftet. Ved første behandling skal jeg dog ikke komme nærmere ind herpå — også da jeg lige har erfaret, at der vil blive nedsat et udvalg. Der kan vi så komme nærmere ind på disse spørgsmål.

Som søfartsnation og med den store betydning, søfarten har, må det ligge Danmark på sinde ikke alene at skabe de bedst mulige vilkår for erhvervet, men også klare bestemmelser og retningslinjer på de forskellige områder, og mit parti ser derfor velvilligt på dette lovforslag.

Hvad angår lovforslaget om måling af skibe, synes de ændringer, der er foreslået, at være et skridt i den rigtige retning. Da det er skibenes tonnage, der er grundlag for afgifter, er det indlysende, at målereglerne i de forskellige lande må bygge på de samme principper. Det ville være en fordel, hvis der kunne tilvejebringes ensartethed her. I bemærkningerne oplyses det, at kriteriet fremtidig skal være rummenes udnyttelse, således at tonnagen finder udtryk i skibets nedlastning. De særlige tonnageåbninger kan bortfalde, og dette betegnes som et

sikkerhedsmæssigt fremskridt. Danske skibe bør ikke stilles ringere end andre, og hvis de foreslåede ændringer kan hindre dette, vil mit parti anbefale også dette lovforslag.

Endelig er der konventionen fra arbejdskonferencen i Genève i 1958. Det bestemmes heri, at de medlemsstater, der har ratificeret denne konvention, skal udstede identitetsdokument i nærmere fastsat form til egne statsborgere, der søger herom. Der er dog også adgang til at udstede sådanne dokumenter til fremmede søfolk, der gør tjeneste om bord i et af nævnte lands skibe. Den pågældende stat er forpligtet til at give søfolk, der har disse dokumenter, adgang til genindrejse. Til egne statsborgere skal man altså udstede dokument; hvad angår fremmede, er der adgang dertil, men ingen pligt, forstår jeg. Dokumentet giver adgang til landlov og gennemrejse o. lign., men derhos skal vel også tages i betragtning, at medlemsstaterne har ret til at afvise uønskede personer, selv om de har dette dokument i hænde.

Jeg kan på mit partis vegne anbefale de tre forslag.

**Hindkjær Pedersen:** Forslag til lov om ændringer i søloven er et af arbejdsresultaterne fra det udvalg til revision af søloven, der har afgivet to betænkninger, én i 1962 og én i 1965. Første betænkning omhandler rederansvaret, fordeling af bjærgeløn og søforklaring, og anden betænkning vedrører skibsførers forhold og havari.

Begrænsning i rederansvaret har været behandlet, og det er der lovgivet for i alle de fire nordiske lande; nu er det altså fire af de øvrige problemer, der skal lovgives for her.

De foreliggende betænkninger er særdeles fyldestgørende og viser, at de fire nordiske lande har kunnet enes om et samarbejde om de nordiske sølove. Der er endog foretaget en sådan omplacering af stoffet, at man har opnået en paragrafmæssig overensstemmelse i den nordiske lovgivning på dette område, og det finder jeg både tiltalende og særdeles hensigtsmæssigt.

Forslag til lov om ændringer i søloven følger i det store og hele det afsølvsudvalget udarbejdede udkast. Hvad angår spørgsmålet om, hvor havariopgørelse skal finde sted, har man dog fulgt en mindretals-

[Hinikjær Pedersen.]

indstilling. Beregning af fordeling af tab ved groshavari skal efter lovforslaget foretages på det sted, som rederen bestemmer. Såvel rederne som sø- og handelsretten har tilsluttet sig dette under hensyn til, at reglen er deklaratorisk, og at man dermed opnår størst mulig overensstemmelse med de øvrige nordiske forslag. Jeg mener, det er rigtigt at følge mindretalsindstillingen her.

Et ønske fra rederens side om, at der kun skal afgives søforklaring ved sammenstød og grundstødning, når der er sket væsentlige skader, har man ikke imødekommet. Det stod i den gamle sølovs § 40. Hvis man ved grundstødning kun medregner tilfælde, hvor skibet ikke kan komme af grunden ved egen hjælp eller ved losning af lasten, er problemet sikkert ikke her så stort, at det betyder noget, men jeg mener, at det ville være rimeligt, om man i tilfælde af sammenstød havde udformet loven sådan, at de helt små bagateller ikke medførte en søforklaring.

Ved at vedtage dette lovforslag vil den nordiske retsenhed blive bevaret, idet man på alle væsentlige punkter har været enig. Jeg skal ikke komme nærmere ind på enkeltheder, men anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

Forslag til lov om ændringer i lov om måling af skibe er fremkommet som et resultat af den mellemstatslige søfartsorganisations arbejde. Det er nu tilladt at lukke vandtæt for visse tonnageåbninger, uden at skibet af den grund må betale øgede afgifter. Det har stor sikkerhedsmæssig betydning, og dermed er en meget u hensigtsmæssig og, synes jeg, fuldkommen molboagtig ordning bragt til ophør. Det er efter lovforslagets vedtagelse udnyttelsen og ikke indretningen af de pågældende rum, der er afgørende for disse afgifter. Jeg mener, det er noget særdeles vigtigt, der bliver lovgivet for her, noget, som vil betyde meget i sikkerhedsmæssig henseende, og jeg kan tilsige en velvillig behandling af lovforslaget.

Forslaget til folketingsbeslutning angående søfolks identitetspapirer har til formål at lette søfolks adgang til landlov i fremmede havne og samtidig lette de pasmæssige problemer under rejse ved på- og afmønstring i fremmed havn. De nordiske søfartsadministrationer såvel som de nor-

diske fremmedpolitimyndigheder er enige om den praktiske udførelse af konventionens bestemmelser. Tilsvarende bemyndigelse til ratifikation er allerede for flere år siden vedtaget i Sverige.

Jeg kan på mit partis vegne tilsige en velvillig og hurtig behandling af forslaget.

**Svend Haugaard:** Da hr. Baunsgaard, som er mit partis ordfører vedrørende de to foreliggende lovforslag, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne knytte nogle bemærkninger til disse og på egne vegne til forslaget til folketingsbeslutning.

Alle tre forslag har international betydning, og det giver sig selv, at man ikke her kan ændre enkelte punkter, som griber ind i internationale regler; af den grund skal jeg ikke gøre forsøg på at gå i enkeltheder. De to lovforslag om ændringer i søloven og om ændringer i lov om måling af skibe berører begge områder, som er stærkt teknisk betonede. Jeg har derfor ikke mange principielle bemærkninger at fremføre, og de mange tekniske forhold, der skal belyses, går jeg ud fra vi får lejlighed til at drøfte i et udvalg.

Man må umiddelbart være enig med handelsministeren i, at det er hensigtsmæssigt, at der på de områder, som er omhandlet af søloven, så vidt muligt er nordisk enhed. Man kan vel endda gå videre og sige, at det er ønskeligt så vidt muligt at opnå international ensartethed. Skibsfart er jo ifølge erhvervets hele natur international, og i spørgsmål om bjærgeløn, søforklaring o. s. v. ville ensartede regler være meget værdifulde. Den nordiske enhed bliver af størst værdi, hvis den kan medvirke til at bane vej for international ensartethed, fordi skibsfarten er international, og den nordiske skibsfart sejler jo ikke udelukkende, ja, ikke engang først og fremmest, mellem de nordiske lande indbyrdes.

Ikke mindst med hensyn til de foreslåede ændringer i bestemmelserne om søforklaring er der ting, der vil være behov for at få drøftet nærmere i et udvalg, fordi der her er tale om regler for skibsføreres pligt til at anmelde til søforhør, hvor nordisk enhed nok er værdifuld, men hvor international ensartethed er målet og den nordiske enhed derfor må bedømmes først og fremmest ud fra, om den medvirker hertil.

[Svend Haugaard.]

Hvad lovforslaget om måling af skibe angår, synes ministerens fremsættelse, at sandsynliggøre, at det netop ud fra hensynet til skibsfartens internationale stilling er rigtigt at gennemføre de foreslåede ændringer. Måling af skibe er afgørende for skibenes konkurrencemæssige placering, men der er selvsagt også sikkerhedsmæssige hensyn at varetage.

Vi kan tilslutte os disse to lovforslag og anbefale dem til velvillig behandling.

Vedrørende forslaget til folketingsbeslutning om ratifikation af konventionen angående søfolks nationale identitetspapirer må jeg sige, at man kan undre sig over, at et så selvfølgeligt forslag ikke for længst er blevet vedtaget. Konventionen blev vedtaget af den internationale arbejds-konference i 1958 og bemyndigelse til ratifikation givet af den svenske rigsdag i november 1961, og vi skal altså først til at se på sagen nu. Jeg er helt enig i, at det er meget heldigt, at Norden følges i en sådan lovgivning, men det er altså i hvert fald ikke Sveriges skyld, at det først sker nu. Det bringer spørgsmålet frem, om det ikke ville være rimeligt, at man havde et særligt udvalg til at kulegrave, hvilke beslutninger der er truffet på international basis, og hvilke af disse beslutninger Danmark bør tiltræde. Det skal ikke opfattes som nogen form for bebrejdelse imod ministre — de har tilstrækkeligt at se til — men det er et spørgsmål, om det ikke ville være praktisk at have et sådant ansvarligt organ til at følge alle bestemmelser op og undersøge, om der skal gives dansk tilslutning til dem. Måske kunne Danmark derigennem medvirke til at føre værdifulde beslutninger hurtigere frem til ratifikation. Der er jo en meget tydelig træghed på dette område. Jeg vil gerne stille et spørgsmål i den forbindelse: hvad er egentlig årsagen til, at så forholdsvis få, Danmark nærliggende stater har tilsluttet sig indtil nu?

Som helhed må jeg imidlertid sige, at man kun kan glæde sig over, at der nu

gennemføres en slags Nansenpas for søfolk. Man kan måske beklage, at det ikke har videre betydning for andre grupper; måske skulle man tænke på at lave noget lignende, f. eks. for østtyske ministre.

Der skal ikke være nogen som helst tvivl om, at det radikale venstre støtter alle foranstaltninger, som giver ethvert menneske størst mulig frihed til indrejse og ophold i ethvert land, og vi kan anbefale dette forslag uden noget forbehold.

**Vivike:** Folketingsbeslutningen angående søfolks nationale identitetspapirer har vi ikke noget at indvende imod; vi mener, at Danmark bør tilslutte sig udkastet til konventionen.

Forslag til lov om ændringer i søloven, som jo er et resultat af det nordiske samarbejde, vil socialistisk folkeparti også kunne gå ind for, og jeg vil gerne tilslutte mig de bemærkninger — eller en del af de bemærkninger — som hr. Hans Pihl fremsatte angående det ønskelige i, at en talsmand for den menige besætning var medunderskriver af skibsbogen — jeg tænker navnlig på båd- og brandmænd. Jeg går ud fra, at lovforslaget bliver behandlet lidt nærmere i et udvalg, vel i øvrigt sammen med de lovforslag om søfarten, vi skal behandle i morgen.

Den ændring, der er foreslået i lov om måling af skibe, vil jeg tro at vi kan gå ind for. Det kan være en fordel for rederne, men derfor behøver det jo ikke at være til skade for andre. I visse tilfælde kan det spille ind i bemanningsspørgsmålet, men vi er i hvert fald interesseret i at få de samme regler for alle nationer, for i øjeblikket er forholdene noget kaotiske på grund af den forskel, der kan være på målingerne.

**Johan Asmussen:** Det er uden tvivl af betydning, at der — navnlig på dette område — foregår et arbejde i retning af fælles-nordisk enhed, og derfor kan vi naturligvis også fra de uafhængiges side give tilslutning til forslaget om ændringer i søloven. Man

[Johan Asmussen.]

kan måske ligesom hr. Svend Haugaard undre sig lidt over, at det, når sådanne ændringer er af betydning, hvad de jo afgjort er, går så forholdsvis langsomt med at komme frem til de endelige ratifikationer.

I øvrigt kan jeg ikke afholde mig fra at gøre den bemærkning, at selv om det er rigtigt, som det er sagt, at de to betænkninger, som foreligger fra det forberedende udvalg, er særdeles grundige og udmærkede, så gør den måde, hvorpå hele dette temmelig komplicerede materiale serveres for os her i folketinget, det ikke alt for let for os at finde rede i, hvordan tingene egentlig hænger sammen. Det er fortrinligt, at man får lovene stillet op i en bedre systematik med kapitler og paragraffer, men der sker altså så her en sådan omvæltning netop af systematikken, at man savner noget mere vejledning, når man vil forsøge på at sætte sig ind i sagen.

Jeg har kun et par enkelte bemærkninger i øvrigt til sølovsændringerne. Det har undret mig, når man nu stiler efter nordisk rets enhed på dette område, at der i flere tilfælde sker det, at det ene eller det andet land undlader at medtage en bestemmelse, selv om man kan forstå, at de i og for sig er enige i indholdet. Det gælder f. eks. det norske udkast, har jeg set, hvor man fra norsk side helt har strøget de tidligere regler om partielt havari i § 216. Man finder reglerne overflødige, men er ikke uenig i dem. Jeg synes, det ville bidrage til ensartetheden, om man i et sådant tilfælde alligevel havde taget dem med. Lignende eksempler har jeg for øvrigt set i det danske udkast i relation til de andre.

Hvad angår problemet søforklaring, er jeg klar over, at der er et særlig vigtigt spørgsmål i forbindelse med den foreslåede § 301, nr. 5, der handler om sammenstød og grundstødning. Det har hidtil været sådan — det er vist allerede blevet berørt af det konservative folkepartis ordfører — at søforklaring kun skulle finde sted, når der var sket skade af nogen betydning. Det sker der en ændring i her. Men når man læser bemærkningerne til udkastet til den pågældende lovbestemmelse, vil man se, at der er en vis uklarhed. Bemærkningerne fra det forberedende udvalg understreger kun, at der sker en udvidelse, for så vidt angår grund-

stødning, medens man med hensyn til sammenstød siger, at bestemmelsen svarer til den hidtil gældende bestemmelse i den nuværende sølovs § 40. Jeg kan ikke rigtig få de ting til at rime, og jeg henstiller, at man ved arbejdet i udvalget ofrer disse problemer nogen opmærksomhed.

Jeg er klar over, at man fra rederside lægger vægt på, at der ikke sker nogen reel ændring i den retstilstand, som går ud på, at bagatelsager ikke behøver at give anledning til søforklaring. Det ser for mig ud, som om man netop stiler efter en realitetsændring i ministerens forslag, medens det forekommer mig, at det ikke er helt så sikkert, at det samme gælder i det, som det forberedende revisionsudvalg har udtalt, så derfor tror jeg, det vil være rigtigt, at man ofrer dette utvivlsomt praktisk vigtige punkt nogen opmærksomhed.

Et andet spørgsmål med tilknytning til søforklaringerne. I forbindelse med § 302 er det omtalt, at adgangen til at begære søforklaring afholdt, hvor der ikke er nogen egentligt pligt til det, normalt ikke tilkommer de danske konsulere ude omkring; derimod gøres der opmærksom på, at en konsul efter ulykkesforsikringslovens § 68 har ret til at forlange søforklaring. Man kunne jo spørge sig selv, om det ikke var ganske praktisk, at de ting var samlet i søloven, sådan at man på samme sted kunne se alt om den slags regler.

Endelig skal jeg vedrørende sølovsforslaget gøre en bemærkning til § 311. Det foreslås, at der nu gives særlig hjemmel til nedsættelse af kommissioner i katastrofetilfælde o. lign. — kommissioner i henhold til retsplejelovens § 21 — således at der altså kan foregå vidneforsler under almindeligt vidneansvar. Det finder jeg særdeles udmærket; men jeg er ikke helt sikker på, om man ikke skulle overveje den bestemmelse i stk. 2, sidste punktum, hvori det siges, at kommissionen afgør, om dens møder skal være offentlige. Jeg er klar over, at dette har været diskuteret, og at der ligger et særligt hensyn bag det; som man har kaldt antidiskriminationshensynet — det vil sige, at man kan være interesseret i, at udenlandske parter ikke kan få adgang til oplysninger gennem en dansk kommissionsbehandling i tilfælde, hvor man ikke fra dansk side har tilsvarende adgang i ud-

[Johan Asmussen.]

landet. Det er naturligvis et hensyn, som der er al mulig grund til at tage i betragtning, men det forekommer mig vigtigt, når man er ved at give en ny, særlig hjemmel for en sådan kommissionsbehandling i for så vidt retlige former, at man fastslår, at det normale er, at behandlingen skal være offentlig; så kan der naturligvis tilføjes en bestemmelse om, at kommissionen i særlige tilfælde kan bestemme det modsatte.

Jeg henstiller derfor, at man overvejer, om ikke man skulle prøve at finde frem til en lidt anden formulering på det punkt. Jeg går ud fra, at det er en selvfølge, at den afsluttende redegørelse skal offentliggøres — det ville måske ikke skade, om det udtrykkeligt kom til at stå der.

Vedrørende lovforslaget om skibsmåling har jeg ingen bemærkninger, og hvad angår ratifikationsforslaget om søfolks identitetspapirer, skal jeg heller ikke gå ind på selve det materielle indhold. Det er uden tvivl rigtigt og nyttigt, at sådanne identitetspapirer kan udstedes, og så må der naturligvis være faste regler om dem.

Jeg kan imidlertid ikke afholde mig fra i den forbindelse at gøre en enkelt bemærkning om det rent traktatmæssige. Jeg har tidligere været inde på de problemer, og det har medført forbedringer på visse punkter i den måde, forslagene fremsættes på. Jeg finder stadig, som jeg tidligere har nævnt, at det er ejendommeligt — og det er en mangel efter min mening — at man i de bemærkninger, som ledsager forslag til beslutning om ratifikation, ikke giver motiver af lignende art som ved de egentlige lovforslag. Det forekommer mig, at man fra det ministerium, som fremsætter et forslag, i bemærkninger til de enkelte paragraffer eller artikler i en traktat skulle give folkettinget underretning om, hvordan man fra dansk side, fra ministeriets side, opfatter og fortolker de bestemmelser, som man ønsker folkettinget skal ratificere.

Endvidere finder jeg, det er en mangel, når der i dette forslag overhovedet ikke er aftrykt nogen af de autentiske tekster. Der er nogen forskel på, hvordan de forskellige ministerier ekspederer disse traktatsager. Udenrigsministeriet — jeg husker, det var om socialpagten for halvandet års tid siden — gengav begge de autentiske

tekster, den engelske og den franske, og den danske oversættelse samt hele traktaten med indledning og afslutning, og det finder jeg rigtigt og selvfølgelig. Socialministeriet og arbejdsministeriet har haft en lidt anden praksis i de tilfælde, jeg har set. Socialministeriet har kun aftrykt den engelske tekst, og arbejdsministeriet har haft begge tekster og hele indledningen, mens handelsministeriet altså i det foreliggende forslag ikke har optaget nogen af de autentiske tekster, og i den danske oversættelse har man ikke gengivet indledningen med dateringer, præambel o. s. v.

Man kan mene, at det er formaliteter, men bortset fra, at formaliteter også er til for at overholdes og vel navnlig inden for ministerium og folketing, kan der næppe være tvivl om, at det også kan have en realitet bag sig, at de, der senere hen skal arbejde med sådant stof, kan finde det og finde det autentisk gyldige på rette sted, nemlig i forbindelse med forslaget i Folketingstidende. Jeg skal henstille, at man bøder på det, der efter min mening er en mangel i teknisk henseende.

I øvrigt kan jeg som nævnt fra mit partis side give tilsagn om tilslutning til alle de tre forslag, som foreligger her.

**Handelsministeren (Lars P. Jensen):** Jeg kan sige tak til såmtlige ordførere for den principielle tilslutning til de 3 forslag, der er til behandling i dag.

Jeg er enig i, at vi i så vid udstrækning i dette forhold som i andre forhold på sølovgivningens område må stræbe efter nordisk enhed og med denne nordiske enhed, så vidt det er muligt, stile mod international enhed.

Der er gjort nogle kommentarer til visse, skal vi sige hovedparagraffer i de fremsatte forslag. Hr. Hans Pihl omtalte § 230 om statsskibenes ret til at få bjærgeløn; det er et spørgsmål, som vi kan drøfte i udvalget, men jeg vil dog gerne sige, at principielt må det være sådan, at statsskibe kan få bjærgeløn; så kan vi eventuelt, således som man har gjort i Norge, sætte en paragraf ind om, at staten kan fravige dette krav i særlige tilfælde eller i enkelte situationer. Man kan også se på forholdet for de kommunale skibe i den forbindelse; jeg tror ikke, det er noget stort problem; jeg kan ikke

## [Handelsministeren.]

tænke mig, at der er så farlig mange kommunale skibe her i landet. Spørgsmålet om skibsbøgerne vil jeg heller ikke fra folketingets talerstol her ved første behandling svare på, men det er klart, at det kan vi tage op til behandling i udvalget. Ligeledes kan vi selvfølgelig i udvalget drøfte de bemærkninger, som hr. Johan Asmussen gjorde om § 301 og § 311. Men jeg er glad for, at der fra samtlige ordførere er givet principiel tilslutning til de tre forslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Forslagenes overgang til anden (for forslaget til folketings beslutnings vedkommende sidste) behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at forslagene henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om oprettelse af et arbejdsaftalenævn [af Baunsgaard m. fl.].*

Valgt blev: *Anker Jørgensen, Egon Jensen, Evald Kristensen, Helge Nielsen, Peter Nielsen, Poul Nilsson, Viola Nørlov, Orla Pedersen, Axel Kristensen, Henry Christensen, Poul Hartling, Thisted Knudsen, Asger Jensen, Ninn-Hansen, Poul Sørensen, Baunsgaard og Chr. Madsen.*

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 20. april, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål til ministrene.*

2) *Anden (sidste) behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning i henhold til grundlovens § 47 med hensyn til statsregnskabet for finansåret 1963-64.

3) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om teknisk samarbejde med udviklingslandene.

4) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om teknisk samarbejde med udviklingslandene.

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 1. april 1965-31. marts 1966.

6) *Første behandling af:*

Forslag til lov om søfartsuddannelse.

7) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i lov om skibes bemanning.

8) *Første behandling af:*

Forslag til lov om Søfartens Fællesråd.

9) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændringer i søloven, forslag til lov om ændringer i lov om måling af skibe og

og forslag til folketingsbeslutning angående et af den internationale arbejdskonference i Genève i 1958 vedtaget udkast til konvention angående søfolks nationale identitetspapirer.

Mødet hævet kl. 14<sup>47</sup>.



## 91. møde.

Onsdag den 20. april kl. 13.

**Formanden:** I skrivelse af 18. d. m. anmoder ministeren for offentlige arbejder om, at der må blive foretaget valg af et nyt medlem af jernbanerådet i stedet for sekretær Per Møller, der har ønsket at udtræde af rådet.

Efter at der er meddelt folketingsmand *Carl Nielsen* orlov, har vedkommende gruppe i hans sted udpeget *Borch* til at indtræde i følgende udvalg:

Indfødsretsudvalget samt udvalgene angående:

Forslag til lov om ændring i lov om kirkers bestyrelse m. m. (lovforslag nr. 96) og forslag til lov om ændring i lov om menighedsråd,

forslag til lov om ændring af lov om en kornordning for høstårene 1965-66 og 1966-67,

forslag til lov om mælkekontrol og forslag til lov om ændring af lov om levnedsmidler m. m.,

forslag til lov om belåning af salgsafgrøder, forslag til lov om ændring i lov om kirkers bestyrelse m. m. (lovforslag nr. 132),

forslag til lov om ændringer i bogføringsloven,

forslag til lov om grundforbedring og forslag til lov om finansiering af vandløbsregulering m. v. (Landvindingsloven),

forslag til lov om ændring af lov om indkøbsforeninger for mindre jordbrugere og

forslag til folketingsbeslutning om nedsettelse af en kommission til undersøgelse af visse forgiftnings- og forureningsfarer.

Den pågældende er herefter valgt.

Den første sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål til ministre.*

Af *Svend Haugaard* til udenrigsministeren:

„Hvad agter ministeren at foretage sig for at hindre, at pinlige episoder som den østtyske udenrigsministers afvisning i

Kastrup gentager sig, og hvad kan der i det hele taget gøres for at lette de vanskelige rejseforhold mellem Østtyskland og Danmark?“

**Svend Haugaard:** For kort tid siden var den østtyske viceudenrigsminister på besøg i Sverige og Finland, og på hjemvejen var han nødt til på grund af dårligt vejr at gøre et ophold i Kastrup ved stoppet her; han bad derfor, om han måtte få lov til at tage ind på et hotel i København eller eventuelt få lov til at rejse tilbage med tog gennem Danmark. Han fik nej. Han fik i stedet for anvist en briks i en kælder i lufthavnsbygningen til at sove på, men det sagde han af velforståelige grunde nej tak til. Han forlangte, så vidt jeg har fået oplyst, i stedet for sit pas for at rejse til Malmø, men ifølge de oplysninger, jeg har, gik ca. 1 time, inden man besindede sig til at udlevere hans pas igen.

Historien er ikke helt afsluttet dermed, den har en fortsættelse. Kort tid derefter var en dansk landbrugsdelegation på besøg i Østtyskland, de skulle ned for at forhandle om afsætning af danske landbrugsvarer. Tilfældigvis var den mand, de skulle forhandle med, den samme mand, som man afviste i Kastrup. Ejendommeligt nok havde denne mand nu ikke noget at forhandle med den danske delegation om, de måtte rejse hjem med uforrettet sag, men man havde dog ikke i mellemtiden forsøgt at beslaglægge deres pas.

Jeg tror, man må sige, at der i dette tilfælde er udvist særdeles slet konduite fra dansk side, og det vil være vigtigt, om man hindrer gentagelser.

Mit spørgsmål er imidlertid ikke alene beregnet herpå, det har en videregående hensigt. Der er mange østtyskere, kommunister såvel som ikke-kommunister, som gerne vil besøge Danmark, og begge parter kunne nok have udbytte heraf — den ene part fordi de trænger til at lære noget om demokrati, og den anden part fordi de trænger til at få støtte — men det er meget svært for dem at komme hertil, først og fremmest fordi det er svært at få udrejsetilladelse fra Østtyskland, men det bliver da ikke bedre, når de, der har fået udrejsetilladelse, skal tvinges til at rejse til Berlin for hos en allieret instans at få det stempel,