

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Frede Nielsen:** Det er som fremhævet også af den højtærede handelsminister Atlantpagtens mening at koordinere kræfterne for at opnå den størst mulige effektivitet. I konsekvens heraf kommer planen om i givet fald også at koordinere og regulere den indsats, handelsflåden kan yde — og den er, som man ved, af meget stor betydning. Det er på den linie, det foreliggende lovforslag ligger. Iøvrigt er man jo, som alle medlemmer ved, her i landet fortrolig med lignende foranstaltninger fra de to verdenskrige. Jeg skal nøjes med ganske kort at anbefale lovforslaget, men henstiller dog, at der bliver tale om en udvalgsbehandling.

Der er et spørgsmål, som jeg allerede nu vil berøre. Det foreslås, at nævnet kommer til at bestå af en af kongen udnævnt formand og 4 medlemmer. I fragtnævnet efter loven af september 1930 var der 9 medlemmer. Jeg har intet imod en begrænsning af medlemstallet — det er tit sådan, at et mindre nævn arbejder smidigere, hurtigere og bedre, så det har jeg ikke noget at sige imod —, men med hensyn til de 2 af de 4 medlemmer, som udnævnes af handelsministeren, vil jeg finde det rimeligt, at ministeren lader søens arbejdere få en repræsentant, og at man, hvis det er sådan, at den højtærede handelsminister allerede nu har et bestemt sigte med hensyn til de 2 repræsentanter, han skal udnævne, eventuelt tager en plads til i nævnet. Nu, da man har bragt tallet ned på 4, sker der næppe nogen stor skade derved. Der vil ved en sådan mulig foranstaltning være interesser forbundet dermed for søens arbejdere af en sådan karakter, at jeg vil synes, det var meget ønskeligt, hvis de blev repræsenteret. Det drejer sig dog om en regulering, om sejlads efter opgivne mål, og derfor synes jeg, det vil være rimeligt, at søens arbejdere bliver repræsenteret i dette nævn. Jeg henstiller derfor, at vi får en kort udvalgsbehandling, men skal iøvrigt anbefale forslaget.

**Damsgaard:** Begrundelsen for, at mit parti kan tiltræde den her foreslåede lovgivning, er det atlantiske samarbejde, som Danmark deltager i. Det organ, skibsfartsnævnet, der foreslås nedsat, kendte vi en analogi til under den sidste krig. Det fragtnævn, som efter særlig lov blev nedsat i 1939, blev opretholdt indtil marts 1949 og gjorde under de særlige vilkår, der var for skibsfarten, sin nytte. Såvidt jeg har forstået, skal det nu foreslåede skibsfartsnævn have et mere afgrænset arbejdsområde end det

gamle fragtnævn. Kun under særlige forhold, som nævnes i Den nordatlantiske Traktats art. 3 og 5, kan nævnet blive udstyret med en særlig omfattende beføjelse, og skulle en sådan ulykke komme over os, må vi jo drage konsekvenserne heraf; det er godt at være forberedt på det værste, men dog håbe det bedste. Jeg skal anbefale lovforslaget til vedtagelse.

**Jørgen Jørgensen (Ullerup):** Jeg kan tilslutte mig socialdemokratiets ærede ordførers ønske om en kort udvalgsbehandling af forslaget. Det er rigtigt, som det nu også blev nævnt af det ærede medlem hr. Damsgaard, at det er en foranstaltning, som man træffer på et tidspunkt, hvor man mener, man har fred og ro til at gøre det, således at den eventuelt kan træde i funktion, den dag der virkelig skulle blive brug for det. Jeg anbefaler forslaget.

**Rager:** Skønt dette lovforslag er affødt af en traktat, for hvilken mit parti ikke har medansvar, vil vi i henhold til den stilling, vi i det hele har indtaget og indtager: at vi erkender foreliggende realiteter, ikke undlade at deltage positivt i arbejdet for udformning af lovforslaget på bedst mulig måde.

I lovforslagets § 1, stk. 2, står der at læse, at under forhold som i traktatens art. 3 og 5 omhandlet overtager skibsfartsnævnet brugsretten o. s. v. Jeg har taget Den nordatlantiske Traktat frem, således som den er gengivet i rigsdagstidenden, årgang 1948—49, tillæg A. sp. 5107 ff., og det er mig ikke muligt at få art. 3 til at passe sammen med de bemærkninger, der står i lovforslaget. Derimod forstår jeg, at art. 5 kan give en passende ramme, og at man har nævnt den. Hvad man mener med at nævne art. 3, falder det mig lidt vanskeligere at forstå. Man kan måske nok fortolke sig til det, men sprogbrugen passer i hvert fald ikke.

Jeg ser af den måde, hvorpå man vil bringe skibsfartsnævnet i virksomhed, at når man vil overtage brugsretten, forhandler man med de selskaber, hvis skibe man vil overtage, altså ikke når man overtager dem; men når man påtænker at overtage dem, og hvis man ikke kan blive enig, bliver det handelsministeren, der skal træffe den endelige afgørelse. Men der står overhovedet ikke noget om direktiver for den afgørelse, der skal træffes. Dette vil altså sige, at man i virkeligheden fuldkommen giver skibsfarten i hænderne på den til enhver tid siddende handelsminister, og derfor ville jeg