

[Henning Andersen]

Udviklingen inden for skibsfart og skibsbygning er på mange måder i de senere år blevet meget avanceret. Derfor er det vigtigt, at loven giver mulighed for en smidigere tilpasning til de tekniske fremskridt og de internationale aftaler, som Danmark måtte tilslutte sig.

Som ved andre lovforslag ville det være rart på forhånd her ved førstebehandlingen at kende de implicerede parter konkrete mening om lovforslaget, selv om ministeren i sin skriftlige fremsættelse tilkendegiver, at de interesserede organisationer på de væsentlige punkter har tiltrådt forslaget.

Det konservative folkeparti kan tilsige lovforslaget en velvillig og en konstruktiv udvalgsbehandling.

#### Arentoft (FP):

Der er mange spændende ting i dette lovforslag. Vi kan vel alle i det høje ting hurtigt blive enige om, at skibes sikkerhed og dermed menneskelivs sikkerhed skal have højeste prioritet.

Jeg er også enig i, at visse forholdsregler til forebyggelse af forurening af havet er særdeles vigtige, men ligefrem at fremhæve dem på lige fod med sikkerhedshensynet, som det siges i fremsættelsen, synes jeg er lidt overdrevet. Sikkerheden for menneskeliv på søen må gå forud for alt andet.

Jeg har nogle bemærkninger, bl. a. til forslaget § 1, stk. 1, der omtaler danske skibe, bortset fra krigsskibe og troppetransportskibe. Jeg mener, at en klar definition af udtrykket »danske skibe« samt regler for olie-boreplatforme bør gå ind i udvalgsarbejdet, for efter min mening må det være helt klart, hvem og hvad loven omfatter. Det er muligt, at loven skulle omfatte f. eks. de skibe, der er registreret i skibsregisteret, for selvfølgelig er det da klart, at loven hverken omfatter kajaker eller robåde, selv om de faktisk er fartøjer.

Der er for mig noget andet uklart i § 1, stk. 1, nemlig udtrykket »bortset fra krigsskibe og troppetransportskibe«. Først vil jeg foreslå, at ordet »krigsskibe« ændres til »orlogsskibe«, som er den gængse betegnelse i dag, men det er en detalje. Af bemærkningerne fremgår det, at som troppetransportskibe betragtes skibe, der af regeringen eller efter regeringens bestemmelser eller med

dens samtykke anvendes til troppetransport. Nu har vi jo ikke deciderede troppetransportskibe i Danmark, men der er udpeget skibe, f. eks. færger, der kan indsættes som troppetransportskibe. Derfor er det et område, vi også er nødt til at kigge lidt på i udvalget.

Selv om fremskridtspartiet principielt ikke er tilhænger af for store ministerbemyndigelser, så vil det nok være hensigtsmæssigt, for ikke at skulle ændre loven med små mellemrum, at godtage §§ 2-8 i det store og hele. Dog kan jeg ikke lade være med at bemærke, at § 2 indledes med ordene »Ethvert skib skal være bygget og udstyret således, at menneskeliv på søen er sikret fuldt betryggende«. Jeg ved godt, at dette udtryk, »fuldt betryggende«, har vundet hævd, men hvis vi nu skal skrive lovteksterne, så de kan forstås af alle, så synes jeg, vi skal prøve at få rettet på det, for hvis det står fast og man skal følge loven, så er der faktisk ikke noget skib, der kan sejle efter lovens vedtagelse. Vi kan bare tænke på Grønlandsskibet »Hans Hedtoft«. Det var bygget »fuldt betryggende«, men alligevel forliste det på sin jomfrurejse.

I bemærkningerne til § 5 anføres bl. a. noget om de ansattes medindflydelse og medansvar for, at arbejdet sikkerheds- og sundhedsmæssigt er i orden. Det lyder da i og for sig ret uskyldigt, men der ligger vel ikke det skjult deri, at man vil fratage skibsføreren hans ret til at lede og fordele arbejdet? Man skal jo hele tiden tænke på, at der er tale om helt specielle forhold på et skib. Man kan lave lige så mange love, man vil, men når uvejret raser, så må der handles klogt, hurtigt og bestemt efter skibsføreren anvisninger, og der kan sågar blive tale om at se bort fra hviletidsregler og mange andre bestemmelser.

Vedrørende kapitel 3 om statens skibstilsyn vil jeg gerne tage spørgsmålet op om, hvorvidt vi overhovedet skal bibeholde statens skibstilsyn i dets nuværende udformning. Er tiden ikke rent faktisk løbet fra noget sådant? Vi lever jo ikke i salig Plimsolls tid, hvor de værste vrage kunne sejle rundt. I dag ligger tegning og bygning af skibe på et meget højt stadi, og ingen reder ville drømme om at lade et skib sejle, uden at forsikringen var helt i orden. Spørgsmålet er derfor, om ikke statens skibstilsyn kunne reduceres til et kontor eller en afdeling under industri-