

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

administrative ændringer stadig har et ikke ringe område tilbage — der udskiftes månedlig mellem 100 og 200 vogne — er loven foreslået forlænget uforandret for endnu 1 år. Jeg minder her om, at loven indenfor dette tidsrum vil kunne ophæves ved kgl. anordning. Jeg vil gerne i denne forbindelse sige, at hvis forholdene skulle ændre sig, således at loven ikke længere anses for nødvendig, vil jeg drøfte spørgsmålet med vareforsyningsudvalget, og indstilling om lovens ophævelse vil kun blive foretaget, såfremt der i udvalget kan opnås tilslutning hertil.

Idet jeg iøvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, anbefaler jeg herved forslaget til det høje tings velvillige behandling. Jeg henleder opmærksomheden på, at den gældende lov udløber den 1. november i år, og at det derfor vil være af betydning, at lovforslagets behandling her i tinget fremmes, således at en ny lov kan stadfæstes under iagttagelse af fristen i grundlovens § 42.

Yderligere har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om måling af skibe*.

Den nugældende målingslov er fra 1867 og har kun været underkastet ganske uvæsentlige revisioner af formel karakter i 1927 og 1951. En lov af en så ærverdige alder måtte efter en rent umiddelbar betragtning forekomme at være moden til afløsning af mere tidssvarende regler, selvom man naturligvis ikke skal revidere for revisionens egen skyld. For skibsmålingens vedkommende gælder det, at de regler, hvorefter man måler skibes drægtighed, stort set og navnlig i deres principper er de samme nu som i 1867, og at den tillem্পning, der har været nødvendig som følge af nye skibstyper og fremkomsten af dieselmotorer og andre tekniske fremskridt, er sket indenfor 1867-lovens rammer i form af fortolkninger og lignende.

Den direkte ydre foranledning til det foreliggende lovforslags fremkomst er regeringens af skibsfartserhvervet støttede ønske om at lade Danmark tiltræde en international konvention om ensartede skibsmålingsregler, en tiltræden, som den nugældende

lov ikke afgiver tilstrækkelig sikker hjemmel til. Det følger af skibsfartserhvervets hele internationalt betonedede og betingede karakter, at der på de forskellige felter, det være sig sikkerhedsmæssige foranstaltninger ombord, sociale og sundhedsmæssige forhold eller rent kommercielle, juridiske eller tekniske emner, såsom befragtning, søpanteret, skibsmåling o. s. v., før eller senere melder sig en trang til ensartede regler og standarder landene imellem og dermed en udligning i de vilkår, hvorunder samkvemmet på havene skal ske for de under de forskellige nationers flag konkurrerende handelsflåder.

To hensyn ligger bag ved det foreliggende forslag: ønsket om fra dansk side at deltage i en international uniformering på så bred basis som muligt af de regler, hvorefter skibes tonnage bestemmes, med deraf følgende gensidig anerkendelse af andre landes målingsregler og målingsdokumenter og tilsvarende lettelse for skibene i praksis under anløb af fremmed havn og ønsket om ikke at gøre noget afgørende brud med det bestående, hvilket også må anbefale sig allerede af den grund, at man i modsat fald ville berede både skibsfarten og myndighederne en mængde bryderier og overgangsvanskeligheder i forhold til hele bestanden af eksisterende skibe.

Den internationale konvention, der i dette tilfælde ligger bagved, er en i Oslo i juni 1947 afsluttet konvention om et ensartet system for måling af skibe. Konventionens ordlyd er i dansk oversættelse optaget som bilag til lovforslaget. Konventionen er afsluttet mellem Danmark, Belgien, Finland, Frankrig, Holland, Island, Norge og Sverige, og heraf har Holland og de nordiske lande med undtagelse af Finland ratificeret. Konventionen vil derefter træde i kraft til den 1. januar 1955, jfr. dens art. 16. Derefter er der stor sandsynlighed for, at også de øvrige 3 signatarlande vil ratificere konventionen, ligesom man kan regne med, at USA, Vesttyskland og Japan inden længe vil tiltræde konventionen, idet disse lande navnlig har vist deres interesse ved at lade sig repræsentere på de møder af målingssagkyndige, som i overensstemmelse med konventionens slutprotokol siden 1947 med 2 års mellemrum

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

har været afholdt til nærmere fastlæggelse af de nye målingsreglers forståelse og gennemførelse.

Når denne konvention gennemføres, opnår de tilsluttede lande, at deres skibe, når de er målt i overensstemmelse med konventionen, får udstedt et målingsdokument, der kaldes internationalt målebrev. Dette målebrev er ved konventionen tillagt den beviskraft, at det uden videre lægges til grund under skibets anløb af havne i en anden medlemsstat; certifikatet beskytter skibet mod indskriden og kontrol f. eks. fra havnemyndighedernes side, medens den nu herskende ordning principielt tillader det enkelte land at skride ind og foranledige skibet helt eller delvis målt, dog at de enkelte lande i stort omfang har sikret sig herimod ved tosidede aftaler om gensidig anerkendelse af målebrev.

Denne ordning med anerkendelse landene imellem af målingsregler og målingsdokumenter har fundet udtryk i forslagets § 12, der giver regeringen hjemmel til at anerkende udenlandske målebrev som lige så gyldige som danske.

Den nævnte § 12 er således en hovedhjørnesten i forslaget.

De øvrige bestemmelser i forslaget handler om, hvorledes målingsreglerne er eller skal være udformet, og hvorledes de gennemføres i forhold til det enkelte skib, herunder hvorledes målingspligten håndhæves. Som det vil ses, har man ment at burde udforme den kommende lov således, at den kun mere i almindelighed angiver principperne for beregningen af et skibs tonnage og øvrige målingsdata, og jeg henviser herved navnlig til forslagets § 5 om begreberne brutto- og nettotonnage. Da de målingsregler, der er knyttet som bilag til Oslokonventionen, er stærkt teknisk præget og detaljeret udformet, egner de sig ikke til at blive optaget i en lov, idet noget sådant helt ville sprænge rammerne for, hvad man traditionelt forstår ved en lovs område. Hertil kommer, at reglerne må forudses fra tid til anden at undergå mindre ændringer, alt efter skibsbygningens udvikling. Det foreslås derfor i § 12, at de nærmere målingsforskrifter henskydes til administrativ afgørelse. Der har som bekendt fra tid til anden været rejst kritik

mod såkaldte ramme- eller bemyndigelseslove, men man har fundet det både forsvarligt og i dette tilfælde det eneste praktikable at foretage den sondring mellem lovens og det administrative stofs område, som her er foreslået. Som bilag til lovforslaget er omdelt oversættelse af det nævnte tillæg til Oslokonventionen, indeholdende de vedtagne internationale skibsmålingsregler, og det er disse regler, man også fra dansk side agter at sætte i kraft ved en bekendtgørelse, når konventionen træder i kraft pr. 1. januar 1955. Der er så meget mindre betænkelighed ved at følge den her nævnte fremgangsmåde med at henskyde målingsreglernes fastsættelse til administrativ afgørelse, som man fra ministeriets side overhovedet ikke kan sætte andet end netop de nævnte internationale regler ord til andet i kraft som national forskrift. Hertil er den danske regering forpligtet gennem sin ratifikation af konventionen, idet Danmark jo ellers ikke kunne stå som aktivt medlem af Oslokonventionens system.

Den her skitserede fremgangsmåde har et både tidsmæssigt og indholdsmæssigt nærliggende fortilfælde i den måde, hvorpå man gennem tilsynsloven af 28. marts 1951 sluttede sig til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1948; også den konventions regler var så omfattende og så teknisk specificerede, at det var ugørligt at optage dem i selve loven, som derfor i tilsvarende grad er kommet til at fremtræde som en rammelov, der angiver de ledende principper, og som er blevet udfyldt med regler fastsat ad administrativ vej.

Endelig har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring i lov om skibes registrering*. De foreslåede ændringer i skibsregistreringsloven er af født af Oslokonventionens forventede ikrafttræden, idet man efter konference med de andre ratificerende stater har fundet, at det internationale målebrev bør fremtræde som et selvstændigt dokument, medens målebrevet efter den gældende lovtilstand er optaget som et led i det nationalitets- og registreringscertifikat, som ethvert dansk skib skal være udstyret med. Det internationale målebrev er, som jeg før nævnte, en så vigtig hjørnesten i hele Oslokonven-