

[Handelsministeren.]

nedsættelse af sejltiden er større, end indførelsen af en præparandklasse af 1/2 års varighed i og for sig motiverer, men der har været enighed mellem parterne om at nedsætte til 36 måneder. En sådan nedsættelse må forekomme hensigtsmæssig og stemmende med den almindelige tendens inden for andre uddannelsesområder.

Spørgsmålet om den praktiske gennemførelse af den matrosprøve, hvortil der blev skabt hjemmel ved ændringerne i bemandingsloven i 1964, har været genstand for behandling i den arbejdsgruppe, der behandlede spørgsmål vedrørende sømandsskoleuddannelsen. Det er tanken snarest at udfærdige bestemmelser om denne prøve. Matrosprøven er principielt foreslået gennemført som en frivillig foranstaltning, men man har dog ment, at prøven burde kræves af sømænd, der agter at uddanne sig til styrmænd.

For at animere søfolkene til at tage matrosprøven er det foreslået, at bestået prøve giver adgang til udmønstring som matros efter 6 måneders sejlads som letmatros, medens de søfolk, der ikke består matrosprøven, må sejle 12 måneder som letmatros.

Ændringsforslaget til § 24, stk. 1, litra a, erstatter sømandsuddannelseslovens § 7, stk. 1. Der er fra mandskabsside ofte givet udtryk for utilfredshed med den gældende bestemmelse, hvorefter gennemgæet sømandsskoleophold eller anden tilsvarende uddannelse alene kræves ved udmønstring fra dansk havn. Man har hævdet, at betingelserne for at gøre dækstjeneste burde være de samme, hvad enten tiltrædelsen fandt sted i dansk eller udenlandsk havn, og at den gældende ordning gennemhuller sømandsskoleordningen. Det har ikke været muligt fuldt ud at imødekomme disse ønsker, idet et sådant system vil være for stift og må antages at skabe praktiske vanskeligheder ude omkring i fremmede havne. For delvis at imødekomme de fra mandskabsside fremsatte ønsker foreslås det, at sømandsskoleophold eller dermed ligestillet uddannelse kræves for at kunne tiltræde tjeneste på dækket i skibe, der befinder sig inden for området „nordeuropæisk fart“. Samtidig er det fundet nødvendigt at foreslå, at der for at undgå

forlængelse af et skibs ophold i havn tillægges skibsføreren ret til undtagelsesvis for en bestemt rejse at antage personer, der ikke opfylder betingelserne.

Samtidig har man benyttet den givne lejlighed til at placere bestemmelserne på rette sted i de forskellige love. Det kan således nævnes, at visse uddannelsesbestemmelser, der nu står i bemandingsloven, foreslås flyttet til uddannelsesloven, ligesom reglerne i skibskokkeloven om erhvervelse af sønæringsbevis som skibskok foreslås overflyttet til bemandingsloven.

Hvad endelig angår forslaget til lov om søfartens fællesråd bemærkes, at visse funktioner, der hidtil har været henlagt til fællesrådet, som foran nævnt, nu foreslås henlagt til søfartens uddannelsesråd. Som følge heraf og under hensyn til, at Danmark er konventionsmæssigt forpligtet til at oprette et rådgivende organ i alle spørgsmål, der angår forhyringsvirksomheden, er det fundet hensigtsmæssigt at udarbejde en særlig lov om søfartens fællesråd. Foruden de i konventionen om forhyring af søfarende omhandlede spørgsmål er det foreslået, at søfartens fællesråd, således som det gennem en længere årrække har været praksis, tillige skal være rådgivende for handelsministeren i sådanne spørgsmål om de søfarendes sociale forhold eller andre forhold af fælles interesse for redere og søfarende, som ikke ved lovgivningen er henlagt til særlige organer.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale de foreliggende lovforslag til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Jeg skal dernæst have den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i søloven*.

Forslaget er et nyt resultat af det nordiske samarbejde om revision af visse afsnit i de nordiske sølove, der har været i gang i nogle år og stadig fortsættes af de i de fire lande nedsatte sølovsudvalg.

Ved lov nr. 159 af 27. maj 1964 gennemførtes en ændring af lovens 10. kapitel om begrænsning af rederansvaret i overensstemmelse med det af det danske udvalg i dets 1. betænkning udfærdigede udkast. To andre i den nævnte betænkning behandlede spørgsmål, om fordeling af bjærgelen og om søfor-

[Handelsministeren.]

klaring, blev dengang ikke gennemført, fordi man på daværende tidspunkt endnu ikke var klar til lovgivning om disse spørgsmål i alle de nordiske lande. Regler om fordeling af bjærgeløn blev dog gennemført i Sverige og Norge i sidste halvdel af 1964, medens man først nu i samtlige fire lande har tilendebragt arbejdet med udarbejdelse af nye lovregler om skibsbøger, søforklaring m. v. I mellemtiden har det danske udvalg i sin 2. betænkning, der blev afgivet i maj 1965, fremlagt udkast til revision af reglerne i sølovens kapitel 3 om skibsføreren og kapitel 7 om havari. Disse to emner er også færdigbehandlet i de øvrige nordiske sølovskomiteer, og der har under de forhandlinger, som derefter har fundet sted mellem de departementer, hvorunder sølovgivningen i de nordiske lande henhører, været enighed om også at søge sølovskomiteernes forslag om de to sidstnævnte emner lovfæstet.

Det foreliggende lovforslag omfatter heretter de nævnte fire emner: skibsføreren, havari, fordeling af bjærgeløn og regler om skibsbøger, søforklaring m. v.

Med hensyn til lovforslagets enkeltheder og forholdet til de hidtil gældende regler kan jeg i det hele henvise til de til lovforslaget knyttede bemærkninger, herunder til det danske udvalgs udførlige motiver, der er optrykt som bilag til lovforslaget. Der er samtidig hermed udarbejdet tilsvarende lovforslag i de øvrige nordiske lande om de tilsvarende emner — for Norges og Sveriges vedkommende dog bortset fra spørgsmålet om fordeling af bjærgeløn, der som nævnt allerede er blevet lovfæstet på et tidligere tidspunkt — og der er mellem de pågældende departementer i de fire lande truffet aftale om, at man skal tilstræbe at få denne lovgivning gennemført snarest muligt, således at de nye regler skulle kunne træde i kraft i samtlige lande den 1. januar 1967. Som nævnt i bemærkningerne er det af særlig betydning, at reglerne om søforklaring kan blive ensartede og træde i kraft på samme tidspunkt på grund af det samarbejde med hensyn til optagelse af søforklaring inden for det skandinaviske område, som lovforslaget forudsætter.

Jeg skal i øvrigt indskrænke mig til at fremhæve den betydning, det må tillægges, at den nordiske retsenhed, der siden 1890-

erne har bestået på sølovsområdet, fortsat bevares og udbygges. Ligeledes vil jeg gerne understrege, at lovforslaget med ganske få ændringer følger de af sølovsudvalget udarbejdede udkast, om hvilke der på alle væsentlige punkter har været enighed inden for udvalget.

Efter lovforslagets § 2 skal tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes ved en ministeriel bekendtgørelse, og som allerede nævnt sigter man her på den 1. januar 1967 som ikrafttrædelsesdag. Om dette vil lykkes, er det ikke muligt at sige med sikkerhed, men der vil til sin tid blive forhandlet med de øvrige lande om tidspunktet for lovreglernes ikrafttræden, der bør være det samme for alle fire lande.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Endvidere tillader jeg mig hermed for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i lov om måling af skibe*.

Skibenes brutto- og nettotonnage danner som bekendt bl. a. grundlaget for beregning af havneafgifter og andre offentlige afgifter.

Det er derfor af stor praktisk betydning, at målreglerne i de forskellige lande bygger på de samme principper, og man har i mange år arbejdet på at tilvejebringe et fælles internationalt anerkendt målingssystem. Et skridt i denne retning blev taget, da der i Oslo i 1947 på grundlag af et i folkeforbundet udarbejdet forslag blev vedtaget en konvention om et ensartet system for måling af skibe, men denne konvention er indtil nu kun ratificeret af lande, der repræsenterer ca. 25 pct. af den samlede verdens-tonnage.

Efter at Den mellemstatslige rådgivende Søfartsorganisation (IMCO) blev oprettet, er spørgsmålet taget op i denne organisation, og som et foreløbigt resultat af overvejelserne vedtog organisationens generalforsamling i oktober 1963 en rekommandation om den målingsmæssige behandling af shelterdæks- og andre åbne rum i skibe. Herefter skal det ikke længere være afgørende for, om et rum i skibets øverste mellemdæk eller over det øverste dæk skal medregnes i tonnage, om dette er lukket permanent og vandtæt, men kriteriet skal fremtidig være rummenes udnyttelse, således som denne