

## [Arbejdsministeren.]

af, at direktoratet for ulykkesforsikringens opgaver er overtaget af sikringsstyrelsen og af den foreslåede ophævelse af ulykkesforsikringsrådet og endelig som følge af det af ministeren for forureningsbekæmpelse fremsatte forslag til en ny levnedsmiddellov, som bl. a. medfører, at det hygiejniske tilsyn med bagerier og konditorier udgår af arbejdstilsynets område.

Hermed skal jeg anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

**Handelsministeren (Erling Jensen):** Her ved har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring af søloven og loven om gennemførelse af konnossementskonventionen af 1924.*

Lovforslaget er et resultat af det nordiske samarbejde, der igennem en årrække har fundet sted mellem de i de 4 nordiske lande nedsatte udvalg til revision af sølovgivningen. De af det danske sølovsudvalg tidligere fremsatte forslag om revision af søloven er gennemført ved lov nr. 159 af 27. maj 1964, lov nr. 227 af 8. juni 1966 og lov nr. 205 af 24. maj 1972.

Da jeg i januar 1972 fremsatte forslaget til sidstnævnte ændringslov, oplyste jeg, at de nordiske sølovskomiteer var i færd med at revidere sølovens regler om befording af gods og om befording af passagerer og rejsegods. Udvalgets 4. delbetænkning blev afgivet i maj 1972 (Betænkning nr. 642/72), og tilsvarende betænkninger blev samtidig afgivet af de svenske og norske sølovskomiteer.

Der er derefter ved et samarbejde mellem de pågældende departementer i de nordiske lande foretaget en bearbejdelse af de foreliggende komitéudkast for at opnå den størst mulige nordiske retsenhed, og det påregnes, at ensartede lovforslag vil blive fremsat i samtlige nordiske lande i de nærmeste måneder. Lovforslaget følger i det væsentlige det af sølovsudvalget udarbejdede udkast og har i første række til formål at indarbejde den i Bruxelles i 1968 vedtagne tillægsprotokol til konnossementskonventionen af 1924. Der er mellem de nordiske lande enighed om, at tillægsprotokollen snarest muligt bør tiltrædes, hvorved man opnår en tiltrængt ajourføring af de i 1924-konventionen fastsatte begrænsningsbeløb med hensyn til

rederens ansvar for tab af eller skade på godset, ligesom konventionen gøres bedre anvendelig på containertransport og andre moderne transportformer.

Med hensyn til befording af passagerer og rejsegods havde de nordiske sølovskomiteer oprindeligt søgt at gennemføre reglerne i to Bruxelles-konventioner om henholdsvis passagerbefording af 1961 og om befording af passagerers bagage af 1967. På grund af visse uoverensstemmelser mellem de 2 konventioners regler, navnlig for så vidt angår spørgsmålet om værning, arbejdes der i øjeblikket internationalt på at opnå en harmonisering af de 2 konventioner, og det vil antagelig vare et par år, før dette spørgsmål kan finde sin løsning på en diplomatisk søretskonference. Der har derfor under det nordiske lovsamarbejde været enighed om, at man ikke burde vente med en revision af passagerreglerne, navnlig for at få gennemført en ajourføring af de gældende søloves meget lave erstatningsbegrænsninger, der for passagerer er fastsat til 20.000 kr. og for køretøjer til 1.800 kr.

Under de førnævnte nordiske departementsforhandlinger er der i øvrigt opnået enighed om en forhøjelse af ansvarsbegrænsningsbeløbene for en passagers død eller tilskadekomst og for tab af eller skade på motorkøretøjer. Som det vil fremgå af bemærkningerne til lovforslaget, havde der fra svensk side været ønske om endnu højere ansvarsgrænser på dette område, bl. a. under hensyn til udviklingen i denne henseende inden for den internationale luftfart, og jeg må betragte det som meget vigtigt, at der nu er opnået enighed om ensartede nordiske regler på dette felt i betragtning af den meget omfattende passagertrafik mellem de nordiske lande.

Med hensyn til lovforslagets enkeltheder kan jeg i det hele henvise til de til lovforslaget knyttede bemærkninger, herunder til det danske sølovsudvalgs udførlige motiver, der er optrykt som bilag til lovforslaget.

Jeg skal endelig blot nævne, at der i lovforslagets § 2 er foreslået et par mindre ændringer i lov nr. 150 af 7. maj 1937 om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer. Som det vil fremgå af bemærkningerne, har der under det nordiske lovsamarbejde været enighed om foreløbig at bevare denne

[Handelsministeren.]

lov og ikke opsigte 1924-konventionen, også efter at den ved tillægsprotokollen ændrede konnossementskonvention er indarbejdet i søloven, idet man i en overgangsperiode finder det hensigtsmæssigt at opretholde 1937-loven og den oprindelige konvention af 1924 over for de lande, som ikke har ratificeret tillægsprotokollen, og som efter dansk opsigelse af 1924-konventionen kunne føle sig frit stillet med hensyn til over for danske skibe at gennemføre strengere regler end efter konventionen gældende.

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

Herved har jeg endvidere den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om oprettelse af statens tekniske prøvenævn*.

Siden folketinget i 1935 gennemførte den første lov om statens materialprøveråd, der har til opgave at følge den virksomhed, der finder sted på statsprøveanstalten og andre af staten drevne eller understøttede materialprøvelaboratorier, er der sket en meget betydelig vækst i omfanget af materialprøvningsaktiviteterne i Danmark, ligesom ressourcerne for udførelse af materialprøvning i forbindelse hermed er undergået væsentlige strukturerændringer.

Statens materialprøveråd fandt det derfor i 1967 nødvendigt at gennemføre en undersøgelse af materialprøvningen i Danmark og på basis heraf udarbejde en betænkning om statsprøveanstaltens fremtid. Væksten i den rekvirerede prøvning har i meget væsentligt omfang fundet sted i virksomhederne og på en række specialiserede institutter og laboratorier m. v. uden for statsprøveanstalten, hvorved dennes placering i det samlede billede skønnedes ændret på en sådan måde, at det fandtes påkrævet at foretage en ny vurdering af dens fremtidige udvikling baseret på en analyse af den samlede materialprøvningssituation og den skønnede udvikling.

Statens materialprøveråd konstaterede i

forbindelse med ovennævnte undersøgelse, at den service, som statsprøveanstalten under de nuværende betingelser kan yde det offentlige og erhvervslivet, må ses som et led i de samlede og langt mere omfattende materialprøvningsaktiviteter. Rådet måtte derfor lægge afgørende vægt på, at man nu tog konsekvenserne af de stedfundne strukturerændringer inden for det samlede materialprøvningsområde.

Rådet afgav i januar 1971 betænkning om Statsprøveanstaltens fremtidige udvikling.

Det fremgår af betænkningen, at den industrielle udvikling i Danmark har medført, at en stor del af materialprøvningen udføres af industrivirksomhederne og de uddannelsescentre og forsknings- og udviklingslaboratorier, der er skabt i takt med udviklingen. Statsprøveanstaltens andel i landets samlede rekvirerede materialprøvning udgør kun 5-6 pct.

Vedrørende behovet for materialprøvning, herunder den samfundsmæssige interesse i prøvningen, fremgår det, at der er visse udækkede behov for materialprøvning og på andre områder dobbelt dækning, samt at der er en stærkt stigende tendens i det samlede behov. Ligeledes er der et stort behov for oplysning både om de fordele, der kan opnås ved materialprøvning, og om de eksisterende materialprøvnings-faciliteter. Endelig er der behov for anvisning på mulighederne for selv at udføre prøvning. Blandt andet den voksende afstand mellem producent og forbruger er med til at øge behovet for uvildig prøvning. Også industrialiseringen af byggesektoren understøtter denne tendens.

Udviklingen har endvidere medført, at materialprøvningens struktur er stærkt fættet, og undersøgelserne har vist, at de udækkede behov både er af kvantitativ og af kvalitativ natur.

For at opnå den bedst mulige dækning af behovet såvel for udvikling og rådgivning om materialprøvning som for udførelse af prøvning og for at opnå optimal udnyttelse