

[Ministeren for Søfart og Fiskeri.]

begrænses til at konstatere, at Skibet ikke er nedlastet dybere, end Certifikatet tillader, at Lastelinien Afmærkning paa Skibet virkelig svarer til, hvad Certifikatet udviser, og at Skibet ikke er undergaaet saadanne Ændringer med Hensyn til de Forhold, jeg før nævnte, at Skibet er blevet aabenbart uskikket til at gaa til Søs uden Fare for Menneskeliv.

Denne Kontrol med fremmed Skib maa kun udøves af Tjenestemænd, der har de herfor nødvendige tekniske Forudsætninger, og hvis der er Udsigt til, at Kontrollen vil føre til retslige Skridt mod Skibet, eller at dette tilbageholdes, skal der ufortøvet gives Meddelelse om Sagens nærmere Omstændigheder til den Konsul, der repræsenterer Skibets Hjemland.

Jeg har med disse Bemærkninger søgt at give en Oversigt over *den sikkerhedsmæssige Side af Lasteliniekonventionen*, saa vidt som dette kan gøres uden den fornødne tekniske Indsigt og uden at fordybe sig i tekniske Enkeltheder. Det er vel utvivlsomt, at dette Spørgsmaal overalt maa paa kalde den dybeste Interesse, og at man med Tilfredshed vil konstatere, at der ved en enstemmig vedtagen Konvention, der praktisk set vil komme til at gælde for hele Verdens Skibsfart, gøres et jævnt og virksomt Skridt fremad til Forøgelse af Sikkerheden.

Herefter skal jeg et Øjeblik vende mig til den Indflydelse, Lasteliniekonventionen maa paaregnes at faa overfor *Spørgsmaalet om Konkurrenceedygtigheden*, specielt altsaa den danske Handelsflaades Evne til at hævede og udvide sin Stilling. Som jeg allerede nævnte i Fjor angaaende Sikkerhedskonventionen, kan man i saa Henseende ikke komme videre end til i det højeste at opnaa Betingelser for Konkurrence *paa lige Fod* for de Omraaders Vedkommende, som omhandles i Konventionen. Det samme gælder naturligvis ogsaa i Princippet, naar Talen er om Lasteliniekonventionen, men rent praktisk taget bliver Virkningerne her ikke saa lidt større, fordi den sidstnævnte Konvention berører hele den søgaaende Handelsflaade, medens Sikkerhedskonventionen, bortset fra visse særlige Omraader, som t. Eks. Udstyrelsen med Radiotelegraf, kun angaar en langt mere begrænset Del af Flaaden. For en Handelsflaade, der, saaledes som det nok kan siges i det hele at være Tilfældet med de nordiske Landes Handelsflaader, er bygget op og drives efter sunde og gode Forretningsprincipper, er det imidlertid et slet ikke uvæsentligt Gode,

hver Gang den internationale Retsordning gør et Skridt hen imod at stille de indbyrdes konkurrerende Søfartsnationer paa lige Fod. Thi for hvert Skridt, der saaledes gøres, begrænses den i hvert Fald moralsk set uretmæssige Chance, som de mindre nøjeregnende Konkurrenter faktisk har haft.

Det vil forstaaes og maaske endog finde Paaskønnelse, om jeg med Hensyn til Lasteliniekonventionens Enkeltheder, og da navnlig de tekniske, i det store og hele nøjes med at henvise ærede Medlemmer, der maatte ønske nærmere Oplysninger, til at søge disse i selve Konventionsteksten og de omfangsrige Tillæg til Konventionen. Jeg skal derfor i saa Henseende begrænse min Omtale til nogle supplerende Bemærkninger udover, hvad der indeholdes i Bemærkningerne til Forslaget.

Med Hensyn til hvad man kunde kalde den administrativt-tekniske Ordning, kan bemærkes, at Lasteliniekonventionen, om den end helt ud fastholder de respektive Regeringers Ansvar, saa dog giver en tilfredsstillende Anvisning paa teknisk Medvirken fra de verdenskendte og ansete Klassifikationsselskabers Side. Dette Princip er imidlertid i Forvejen velkendt og udnyttet her i Landet, idet man paa Basis af Grundregelen herom i § 28 i Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 med senere Ændringer har udfærdiget de fornødne nærmere Bestemmelser om dette Forhold i 1926. De findes i Bekendtgørelse Nr. 226 af 31. August 1926 om Anerkendelse af visse Selskaber for Klassifikation af Skibe.

I Forbindelse med Omtalen af Forholdet mellem Regeringsmyndighed og Klassifikationsselskaber vil det være naturligt at nævne Spørgsmaalet om Skibes Styrkeforhold, der betegner det Punkt, hvor Klassens Indflydelse og Medvirken i Fribords-Anliggender giver sig det mest iøjnefaldende Udslag. Det er jo nemlig indlysende ogsaa for Ikke-Fagmanden, at det ikke under nogen Omstændigheder gaar an at lade et Skib nedlaste dybere, end Skibets rent konstruktionsmæssige Styrkeforhold tillader, hvorved der naturligvis endda maa tages det nøjeste Hensyn til de Kraftpaavirkninger, som Skibsskroget udsættes for under Bevægelserne i Søen. Om dette meget vigtige Punkt, som Skibets Styrke saaledes er, bestemmer nu Lasteliniekonventionen, at den Myndighed, der fastsætter Fribordet, skal overbevise sig om, at Skibet har den nødvendige konstruktionsmæssige Styrke, men samtidig siger den, at Skibe, som opfylder Reglerne