

**[Ministeren for Søfart og Fiskeri.]**

om Tankskibs-Fribordet blandt de Magter, der ejer Tankskibe, paa et hvilket som helst Tidspunkt indenfor en ved Konventionens Art. 20 fastsat 5 Aars Revisionsperiode.

De direkte danske Interesser i Tankskibsspørgsmaalet er for Tiden ikke videre store, idet Danmarks Tank-Tonnage andrager knap 70 000 Tons brutto, men det er fra et nationalt Synspunkt maaske ikke uden Interesse, at Lasteliniekonventionens Tankskibsbestemmelser er blevet til som et Møglingsforslag, stillet af den danske Delegation paa et Tidspunkt, da Mulighederne for en direkte Forstaaelse mellem de mest interesserede Parter syntes at glippe.

Den 3die Gruppe af Skibe, *de specielle Skibstyper*, giver ikke Anledning til mange Bemærkninger. Disse Skibe, der nærmest kan karakteriseres som Tankskibe, der ikke benyttes til flydende Lading, er ubestrideligt i Besiddelse af en væsentlig Del af de Egenskaber, som for Tankskibenes Vedkommende har været det afgørende Grundlag for disses dybere Nedlating, deriblandt navnlig Anvendelsen af smaa Staalluger. Typen er, som det kunde ventes efter Tankskibsudviklingen, vokset frem i de Forenede Stater og har vist endnu ikke nogen nævneværdig Udbredelse paa denne Side af Atlanterhavet. Under disse Forhold har Konventionen ment at kunne behandle saadanne Typer meget summarisk, og det er derfor her overladt til hver enkelt Regering at fastsætte Fribordsreduktionen for et saadant Skib i Forhold til det for Tankskibe fastsatte tabellariske Fribord under Hensyntagen til det Omfang, i hvilket Skibet opfylder de Betingelser, der er fastsat for Tildeling af Lastelinie for Tankskibe, og under Hensyntagen til den vandtætte Inddeling, som det paagældende Skib har. For at et saadant specielt Skib skal kunne faa den Fribordsreduktion, der her er Tale om, skal det dog have en Længde af over 300 Fod, og hvad selve Fribordet angaar, haves der den Begrænsning, at det i intet Tilfælde maa være mindre, end om Skibet virkelig havde været et Tankskib.

Den Løsning, der saaledes er tilvejebragt for disse specielle Skibes Vedkommende, kan dog neppe betragtes som andet og mere end en midlertidig Løsning. Hvis disse Typer vinder større Udbredelse indenfor den internationale Trafik, maa man formentlig vende tilbage til Spørgsmaalet.

Gruppen *De eksisterende Skibe* er kun

i uegentlig Forstand en Gruppe for sig; de Regler, der angaar disse Skibe, er naturligvis i Virkeligheden Overgangsbestemmelser. Som det fremgaar af Bemærkningerne til det foreliggende Forslag til Rigsdagsbeslutning, har Konventionen fastlagt det almindelige Princip, at et eksisterende Skib efter Rederiets Valg vil kunne bevare sit hidtidige Fribord, hvis dette er beregnet efter Board of Trade's Regler af 1906 eller dermed ligestillede Fribordsregler i andre Lande. Det gamle Skib skal dog herved i Princippet, men i Enkeltheder efter Administrationens Skøn, opfylde de nye konstruktive Bestemmelser.

Man har oprindeligt været inde paa den Tanke at kræve de konstruktive Regler helt ud gennemført for de eksisterende Skibe, men har atter opgivet denne til Fordel for det Princip, jeg her har skitseret, der ganske vist giver de forskellige Administrationer en Del nyt Arbejde, der nok kan medføre Vanskeligheder, men som samtidig bereder Vejen over i de nye Fremskridt, som Konventionen betegner, gennem Anvendelsen af en fornuftig Overgangs-Økonomi.

De særlige Bestemmelser om de eksisterende Trælastskibe har i særlig Grad Interesse for de nordiske Landes Skibsfart. Princippet er her, at det gamle Skib med en enkelt Undtagelse, der angaar Overbygninger, skal opfylde de nye konstruktive Fordringer. Hvis Kravet om de beskyttende Overbygninger kun delvis foreligger fyldestgjort, skal Administrationen efter sit Skøn fastsætte et Tillæg til Trælastfribordet. Da Konventionens Regler om Betingelserne for Tildeling af Trælastfribord imidlertid i alt væsentligt er bygget over de gældende nordiske Regler om Trælastfribord, vil der ikke for danske Skibe være Vanskeligheder forbundet med at fyldestgøre Konventionens Forskrifter.

For de eksisterende Tankskibes Vedkommende er fulgt et tilsvarende Princip som for de eksisterende Trælastskibe, saaledes at der ogsaa her bliver Tale om et Tillæg til det specielle Fribord, for saa vidt de nye konstruktionsmæssige Betingelser for Tildeling af Tankskibsfribord ikke helt ud er fyldestgjort. For disse Skibes Vedkommende vil Ansættelsen af det specielle Fribord kræve et betydeligt teknisk Arbejde.

Jeg kommer herefter til Spørgsmaalet om *Zonedelingen*, der omhandles i Konventionens Artikel 10 med dertil hørende Tillæg II.